This is a digital copy of a book that was preserved for generations on library shelves before it was carefully scanned by Google as part of a project to make the world's books discoverable online.

It has survived long enough for the copyright to expire and the book to enter the public domain. A public domain book is one that was never subject to copyright or whose legal copyright term has expired. Whether a book is in the public domain may vary country to country. Public domain books are our gateways to the past, representing a wealth of history, culture and knowledge that's often difficult to discover.

Marks, notations and other marginalia present in the original volume will appear in this file - a reminder of this book's long journey from the publisher to a library and finally to you.

Usage guidelines

Google is proud to partner with libraries to digitize public domain materials and make them widely accessible. Public domain books belong to the public and we are merely their custodians. Nevertheless, this work is expensive, so in order to keep providing this resource, we have taken steps to prevent abuse by commercial parties, including placing technical restrictions on automated querying.

We also ask that you:

+ *Make non-commercial use of the files* We designed Google Book Search for use by individuals, and we request that you use these files for personal, non-commercial purposes.

+ *Refrain from automated querying* Do not send automated queries of any sort to Google's system: If you are conducting research on machine translation, optical character recognition or other areas where access to a large amount of text is helpful, please contact us. We encourage the use of public domain materials for these purposes and may be able to help.

+ *Maintain attribution* The Google "watermark" you see on each file is essential for informing people about this project and helping them find additional materials through Google Book Search. Please do not remove it.

+ *Keep it legal* Whatever your use, remember that you are responsible for ensuring that what you are doing is legal. Do not assume that just because we believe a book is in the public domain for users in the United States, that the work is also in the public domain for users in other countries. Whether a book is still in copyright varies from country to country, and we can't offer guidance on whether any specific use of any specific book is allowed. Please do not assume that a book's appearance in Google Book Search means it can be used in any manner anywhere in the world. Copyright infringement liability can be quite severe.

About Google Book Search

Google's mission is to organize the world's information and to make it universally accessible and useful. Google Book Search helps readers discover the world's books while helping authors and publishers reach new audiences. You can search through the full text of this book on the web at `http://books.google.com/`

PURCHASED WITH A GRANT FROM
THE ANDREW W. MELLON FOUNDATION

LAW LIBRARY
OF THE
UNIVERSITY OF VIRGINIA

MANUEL

DE

DROIT COMMERCIAL

FRANÇAIS ET ÉTRANGER

DROIT MARITIME

CORBEIL. — TYP. ET STÉR DE CRETE FILS.

MANUEL

DE

DROIT COMMERCIAL

FRANÇAIS ET ÉTRANGER

DROIT MARITIME

CONTENANT LA LÉGISLATION DES PAYS SUIVANTS :

France. — Belgique. — Italie. — Roumanie. — Espagne. — Portugal. — Pays-Bas.
Allemagne. — Alsace-Lorraine. — Autriche. — Hongrie.
Cantons Suisses. — Danemark. — Suède. — Norwége. — Russie. — Pologne.
Angleterre. — Grèce et Iles Ioniennes. — Ile de Malte. — Haïti. — États-Unis. — Brésil.
Pérou. — Chili. — Confédération Argentine.
Amérique centrale. — Mexique. — Pays Musulmans. — Chine, etc., etc.

A L'USAGE

DES JURISCONSULTES ET DES COMMERÇANTS

PAR

E. G. HŒCHSTER

AVOCAT, DOCTEUR EN DROIT, ANCIEN PROFESSEUR A L'UNIVERSITÉ DE BERNE
AUTEUR DE PLUSIEURS OUVRAGES DE DROIT

ET

AUGUSTE SACRÉ, AVOCAT

TOME SECOND

PARIS

A. MARESCQ AINÉ, LIBRAIRE-ÉDITEUR

17, RUE SOUFFLOT, 17

1876

U. of M.
FEB 1 1990
LAW LIBRARY

TROISIÈME PARTIE

DES ASSURANCES MARITIMES ET DU CONTRAT A LA GROSSE.

Les différentes législations comparées entre elles, présentent, en matière d'assurances maritimes, des dispositions souvent fort divergentes et parfois des lacunes; aussi nous avons dû suivre, dans l'exposition de ces législations, un ordre rationnel qui leur convint également à toutes.

Le premier chapitre traite de la nature du contrat d'assurance maritime et des choses qui en font l'objet; dans le deuxième, nous examinons quelles personnes, autres que le propriétaire, peuvent faire assurer; les troisième, quatrième et cinquième traitent de la police d'assurance, de la prime et de la réassurance; le sixième, des obligations de l'assuré; le septième a pour objet les risques garantis par l'assureur et les dommages qui ne peuvent tomber à sa charge; dans les huitième et neuvième, nous traitons du délaissement; les dixième et onzième se rapportent aux avaries; le douzième a pour objet les différentes manières dont finit le contrat d'assurance, les prescriptions et les fins de non-recevoir; le treizième traite du contrat à la grosse.

Nous ferons remarquer ici que les règles ordinaires des

assurances maritimes sont étendues à la navigation fluviale (art. 335 du Code de comm.).

CHAPITRE PREMIER

DE LA NATURE ET DE L'OBJET DU CONTRAT D'ASSURANCE MARITIME.

LÉGISLATION FRANÇAISE.

§ 1. — De la nature et des caractères du contrat d'assurance maritime.

L'Assurance maritime est définie par le *Guidon de la Mer* « un contrat par lequel on promet indemnité des choses qui sont transportées par mer, moyennant un prix convenu entre l'assuré qui fait ou fait faire le transport, et l'assureur qui prend le péril sur soi et se charge de l'événement. »

On appelle *prime* le prix du risque dont l'assureur se charge par le contrat.

L'acte qui constate l'existence et les clauses de ce contrat se nomme *police d'assurance.*

Le contrat d'assurance est conditionnel en ce sens, qu'il s'éteint si le voyage en vue duquel il a été formé ne s'accomplit pas, lors même que ce serait par la volonté de l'assuré, celui-ci restant toujours maître de renoncer à l'entreprise projetée ; mais dans ce cas, l'assuré paie à l'assureur une indemnité fixée par la loi elle-même à un demi pour cent.

D'autre part, le contrat d'assurance ne reçoit effet, en ce qui concerne le recours contre l'assureur, qu'autant

qu'il y a eu dommage ou perte occasionnée par fortune de mer aux objets assurés.

Jamais le contrat d'assurance ne doit être pour l'assuré une cause de bénéfice : il ne doit lui procurer que le dédommagement par l'assureur des détérioriations éprouvées par l'objet assuré ; si l'objet a péri, l'assureur en paie la valeur qu'il représentait.

Dans la pratique, l'assuré ne reste ordinairement pas indemne de toutes pertes : les polices d'assurance en laissent une partie à sa charge, principalement dans le but d'intéresser davantage l'assuré à veiller à la conservation du navire ou des marchandises.

Le contrat d'assurance maritime n'existe qu'à la condition qu'il ait pour cause un risque et qu'il s'applique à des choses exposées à des dangers de mer. Autrement ce contrat aurait le caractère d'un pari pur et simple et serait ainsi nul ; le pari est formellement prohibé par les art. 1965 du Code civil, 336, 337, 349, 365 et 383 du Code de commerce. Il ne serait même pas permis de faire assurer des produits purement éventuels.

Par suite, l'assuré n'a d'action contre l'assureur qu'à la condition de prouver son intérêt aux objets assurés. La preuve de l'intérêt sur navire se confond avec la preuve de la propriété de ce navire, laquelle résulte de l'acte de nationalité ; la preuve de l'intérêt sur marchandises résulte d'un connaissement régulier en concordance avec la police ; les créanciers gagistes justifient de leur intérêt en produisant soit la charte-partie, soit la lettre de grosse, soit l'acte de nantissement ; on peut même suppléer à ces titres par la correspondance, la preuve testimoniale et le serment.

La jurisprudence a dû déterminer les caractères de la

fortune de mer. On admet généralement que la fortune de mer s'entend de tout accident qui arrive sur mer à la chose assurée; mais l'agitation de la mer, la tempête, la foudre ne sont pas les seules causes de sinistre qui constituent la fortune de mer; l'assurance s'étend même à certains dommages qui ne tiennent point à l'état de la mer, mais qui se produisent naturellement dans le cours de la navigation. Ainsi la fortune de mer s'entend également des événements qui surviennent sur mer par le fait de l'autorité publique ou de la force des hommes. Il y a plus, l'assureur doit couvrir les pertes qui seraient causées par les ravages d'animaux invisibles ou même par les rats (Paris, 21 déc. 1843).

De ce principe qu'on ne peut faire assurer que ce qu'on risque de perdre, il suit qu'on ne peut faire assurer une seconde fois les choses qui sont déjà garanties par une première assurance, puisqu'elles ne sont plus en risque. Le cumul des assurances aurait, en effet, le caractère du pari. Néanmoins rien ne s'oppose à ce que les mêmes objets ne soient assurés par plusieurs compagnies, si toutes les assurances réunies n'excèdent pas la valeur des objets assurés; en cas d'excédant, il y a lieu à une réduction qui prend le nom de *ristourne*. Les assureurs qui ont assuré l'excédant ont droit, par le fait du ristourne, à l'indemnité d'un demi pour cent de la somme assurée, de même que si l'assuré renonçait au voyage projeté : ces deux cas produisent, en effet, vis-à-vis de l'assureur, des conséquences analogues (art. 358 du Code de comm.). Mais le contrat d'assurance consenti pour une somme excédant la valeur des effets chargés, serait nul à l'égard de l'assuré, s'il était prouvé qu'il y eût dol ou fraude (art. 357 du Code de comm.).

Si l'assuré souscrit, de bonne foi, une seconde assurance, dans l'ignorance de la première, et qu'il résilie celle-ci avant la nouvelle du sinistre, la seconde est valable et le nouvel assureur répond du sinistre (Bord., 18 avril 1839).

Lorsqu'un premier contrat n'assure pas l'entière valeur des effets chargés, les assureurs qui ont signé les contrats subséquents répondent de la différence, en suivant l'ordre de date (art. 359 du Code de comm.).

Il résulte de ces dispositions que si une première assurance ne couvre pas le risque total, une deuxième est permise pour l'excédant. De même, si une première assurance est contractée sous condition, l'assuré peut contracter une seconde assurance qui le couvre des pertes, pour le cas où la condition viendrait à se réaliser. Enfin il peut, après avoir contracté une première assurance entachée de nullité, en souscrire une seconde valable. Il y a plus, lorsque, dans l'ignorance d'une première assurance, une seconde a été contractée, la première assurance peut être annulée sans fraude et la seconde subsister seule (Bordeaux, 18 avril 1839).

La pluralité d'assurances sur le même objet a soulevé plusieurs questions d'un certain intérêt.

Lorsqu'un chargement n'a été assuré que pour une partie par un mandataire de l'assuré, une assurance postérieure pour la totalité, serait-elle valable? Les premiers assureurs sont-ils fondés à exiger le ristourne proportionnel de la seconde assurance? L'art. 359 répond formellement à la question. Mais il a été jugé que si la première assurance n'avait été ni ordonnée ni ratifiée par l'assuré, quoique faite sans fraude, elle était sans existence légale (Mars., 26 juin 1850).

Si les marchandises faisant l'objet de l'assurance n'ont pas été mentionnées dans la police, et qu'il ait été stipulé qu'un avenant serait fait à cet effet, dans les quarante-huit heures de la réception des connaissements, l'assurance n'est pas valable pour les objets non portés dans la police ou dans l'avenant, et rien ne s'oppose à ce qu'elles fassent l'objet d'une seconde assurance (Cass., 26 avril 1865).

Lorsqu'un débat s'engage entre plusieurs assureurs sur le point de savoir, en cas de pluralité d'assurances, quelle est celle qui est valable, c'est aux assureurs de la seconde police à prouver que la première était applicable. Faute par eux de faire cette preuve, ils sont seuls tenus du paiement de l'indemnité (Cass., 25 avril 1865).

Il est incontestable que l'art. 369 ne saurait s'appliquer au cas où divers assurés auraient contracté plusieurs assurances sur le même objet, mais pour des intérêts distincts (Cass., 26 avril 1865).

Le contrat d'assurance doit être rédigé par écrit, et la loi détermine les énonciations qui doivent y être portées (Voyez chap. III, *Police d'assurance*).

§ 2. — Des choses qui peuvent faire l'objet du contrat d'assurance maritime.

En règle générale, on peut faire assurer tout ce qui, étant susceptible de devenir l'objet d'une transaction commerciale, est sujet aux risques de la navigation et court le danger de périr ou de se détériorer en tout ou en partie par des accidents maritimes.

Ainsi l'assurance peut avoir pour objet, « le corps et quille du vaisseau, vide ou chargé, armé ou non armé, seul ou accompagné, — les agrès et apparaux, — les armements, — les victuailles, — les sommes prêtées à la

grosse, — les marchandises du chargement, et toutes autres choses ou valeurs estimables à prix d'argent, sujettes aux risques de la navigation » (art. 334 du Code de comm.). « L'assurance peut être faite sur le tout ou sur partie desdits objets, conjointement ou séparément. Elle peut être faite en temps de paix ou en temps de guerre, avant ou pendant le voyage du vaisseau. Elle peut être faite pour l'aller ou le retour ou seulement pour l'un des deux, pour le voyage entier ou pour un temps limité; pour tous voyages et transports par mer, rivières, canaux navigables » (art. 335 du Code de comm.).

L'assurance sur *corps et quille* comprend le navire avec sa chaloupe et tous ses accessoires. Ainsi elle comprend la coque du vaisseau, ses agrès, ses munitions de guerre et de bouche, les avances faites à l'équipage, les dépenses faites pour les besoins du navire en cours de voyage, en un mot tout ce qui a été dépensé pour la mise hors. L'expression *corps* ou *quille* peut être employée indifféremment pour désigner tout ce qui concerne le navire, sans aucune restriction.

Si l'assurance est faite sur un navire armé pour la pêche, elle comprend, en outre, les harpons, lances, câbles, tonneaux, chaudières et autres ustensiles employés par cette sorte de navires.

L'assurance sur *facultés* comprend toutes les marchandises chargées à bord du navire, c'est-à-dire le chargement principal aussi bien que les pacotilles; elle comprend même les bijoux, l'argent, en un mot tous les objets que l'assuré expose aux hasards de la mer. Toutefois l'assurance sur facultés ne comprend les marchandises chargées en cours de voyage qu'autant que la police renferme la clause de *faire échelle*, c'est-à-dire de décharger

la cargaison dans un des ports intermédiaires, avec droit de remplacer les marchandises déchargées par d'autres.

L'assurance peut être faite sur corps et facultés ou seulement sur l'un de ces objets ; la somme assurée peut aussi porter sur le corps et les facultés indistinctement et conjointement ; on peut enfin spécifier qu'une somme s'appliquera au navire et une autre au chargement.

La valeur du navire se détermine par la déclaration de l'assuré, ou par l'estimation qu'en font les parties, ou par l'appréciation d'un tiers.

Il a été institué, pour régler cette estimation, une compagnie, connue sous le nom de *Bureau-Veritas*. Cette compagnie dont le siége est à Paris, et qui entretient des agents dans tous les ports de commerce du globe, a pour objet de constater l'état et les garanties de solidité et de bonne construction de tous les navires que les propriétaires se proposent de faire assurer. L'expertise faite contradictoirement entre les propriétaires et les agents du *Bureau-Veritas*, est consignée sur un registre qui contient en quelque sorte l'état civil de tous les bâtiments navigables. La cote fixant le degré de confiance de chaque navire, c'est d'après elle que la prime est déterminée. Dans la pratique, tout bâtiment auquel la cote a été refusée, n'est pas susceptible d'être assuré.

Si pour réparer des avaries souffertes pendant le voyage ou pour subvenir aux besoins de la navigation, l'affréteur fait certaines avances, il peut valablement se couvrir, par une assurance, des risques de non-remboursement de ses avances, par suite de l'insolvabilité de l'armateur après la perte du navire par fortune de mer (Paris, 16 mai 1863).

Quelques jurisconsultes, notamment M. Massé, ont trouvé une raison d'en douter dans ce fait que le risque de non-remboursement pouvant provenir de l'insolvabilité de l'armateur ne constituait pas un risque maritime. Mais la réassurance elle-même sert à couvrir une simple créance et elle est cependant autorisée par la loi, par cela seul qu'il existe une relation entre la créance assurée et les risques de la navigation.

L'assurance sur fret acquis est-elle valable ? La jurisprudence a répondu affirmativement. Nous reviendrons sur cette question en traitant plus bas de la prohibition d'assurer le fret.

L'assurance de la prime est permise par l'art. 342 du Code de commerce (Voir *infrà*, chap. v, *Réassur. par assureur ou assuré*).

L'art. 434 du Code de commerce permet de souscrire une assurance sur les victuailles, c'est-à-dire sur les vivres et provisions qui se trouvent à bord. Cette assurance présente cette particularité que les victuailles assurées sont toujours censées, en raison de leur remplacement successif, avoir la même valeur que celle convenue dans la police. Notons quelques-unes des conséquences de cette disposition : une assurance est contractée pour aller et retour, sur victuailles, armement et mise hors, évalués *vaille ou non vaille*, avec stipulation d'une surprime en cas d'extension du voyage. Cette assurance comprend les vivres consommés pendant le voyage, et en outre les divers frais d'armement, d'avances à l'équipage, d'expéditions, frais de consulat, etc., qui se renouvellent à chaque échelle. En cas de sinistre, l'assureur ne peut opposer que l'objet assuré ne se trouvait plus à bord quand il est survenu; il ne peut fon-

der d'exception sur ce que l'absence de l'objet assuré constituait le navire en état d'innavigabilité, ni sur ce que l'assuré ayant gagné une partie du fret en proportion du chemin déjà fait, ce bénéfice serait la compensation des victuailles consommées. La stipulation *vaille ou non vaille* ne le lui permet pas (Mars., 21 oct. 1861).

Une assurance souscrite spécialement sur les victuailles, dernières expéditions et entière mise hors du navire, ne peut comprendre des réparations faites soit à la coque, soit aux agrès ou apparaux, ces dépenses ne pouvant faire l'aliment que d'une assurance sur corps (Mars., 26 juin 1865).

On peut faire assurer la liberté des personnes contre certains risques de mer, et stipuler, par exemple, qu'au cas où une personne tomberait aux mains des pirates, les assureurs seront tenus de payer sa rançon. La somme à payer par l'assureur peut être déterminée ou non au moment du contrat. Si elle est déterminée, elle est due dès qu'il y a capture, lors même que le prisonnier parviendrait à s'échapper ; si elle est indéterminée, elle ne peut être supérieure à la rançon exigée, et elle n'est pas due en cas d'évasion. L'assureur est libéré si l'on ignore le lieu où est retenu le captif, si les capteurs refusent de le rendre ou si d'autres circonstances rendent le rachat impossible. Dans ces divers cas, l'assureur conserve la prime, à moins qu'il ne soit convenu qu'elle ne sera due que si l'assuré tombé en esclavage est effectivement racheté. En cas de décès de l'assuré pendant la captivité, la somme stipulée appartient à ses héritiers. Si le captif une fois racheté est repris de nouveau, les assureurs sont libérés par le paiement de la première rançon.

§ 3. — Des choses qui ne peuvent faire l'objet du contrat d'assurance maritime.

L'article 347 du Code de commerce détermine en ces termes les choses qui ne peuvent faire l'objet d'un contrat d'assurance.

— « Le contrat d'assurance est nul, s'il a pour objet : — le fret des marchandises existant à bord du navire, — le profit espéré des marchandises, — les loyers des gens de mer, — les sommes empruntées à la grosse, — les profits maritimes des sommes prêtées à la grosse. »

Nous examinerons séparément chacune de ces prohibitions et les effets qui en découlent.

1° *Le frèt des marchandises existant à bord du navire n'est pas assurable.* — L'art. 286 du Code de commerce définit ainsi le *fret* ou *nolis :* le prix du loyer d'un navire ou autre bâtiment de mer.

On a souvent critiqué cette définition, attendu que le loyer d'un bâtiment devrait s'entendre du navire armé et monté de son équipage; tandis qu'il n'est, à vraiment dire, que la rémunération d'un transport de marchandises d'un lieu à un autre lieu convenu.

La nullité de l'assurance du fret des marchandises à bord est la conséquence de la disposition suivante de l'art. 302 du Code de commerce :

— « Il n'est dû aucun fret pour les marchandises perdues par naufrage ou échouement, pillées par des pirates ou prises par les ennemis. — Le capitaine est tenu de restituer le fret qui lui aura été avancé, s'il n'y a convention contraire. »

Le fret est considéré ici comme un profit incertain ; il deviendra le prix de la navigation heureuse ; mais cette

condition doit être préalablement remplie. Si les marchandises périssent par fortune de mer, l'expédition entreprise est considérée comme n'ayant pas eu lieu ou comme ayant été annulée ; et par suite, le fret n'est pas dû à l'armateur.

La nullité de l'assurance du fret est fondée sur le principe que, l'assurance ne doit pas être pour l'assuré, un moyen d'acquérir, que celui-ci ne peut avoir droit qu'à la réparation des pertes et dommages réellement subis, et qu'il doit être simplement remis dans la même situation que s'il n'avait pas couru les risques.

Suivant un autre système, que d'excellents esprits proposent d'introduire dans la législation, l'assurance du fret à espérer, serait permise, conformément au principe général posé par l'art. 1149 du Code civil : — « Les dommages et intérêts dus au créancier sont, en général, de la perte qu'il a faite et du gain qu'il a espéré. »

On se demande, en effet, quelles sont les considérations d'ordre public et de bonnes mœurs sur lesquelles on peut s'appuyer pour ne pas permettre que l'indemnité des pertes et dommages soit complète. On a invoqué, il est vrai, l'intérêt de la navigation et la nécessité de prévenir certaines collusions criminelles entre l'affréteur et l'armateur, au préjudice de l'assureur. Mais si l'on songe que les conventions particulières peuvent donner au fret le caractère d'un bénéfice acquis et non plus seulement à espérer, et que le *fret acquis* est susceptible d'être assuré, comme nous l'expliquons ci-après, on ne voit plus qu'un intérêt médiocre à maintenir, en matière d'assurances maritimes, une règle qui n'est pas d'accord avec le principe du droit général.

Quoiqu'il en soit, la prohibition de l'art. 347, en ce qui concerne le *fret espéré*, c'est-à-dire soumis à la condition de l'heureuse traversée, est d'ordre public; de telle sorte que toute convention contraire serait nulle et que toute ratification serait impossible; les arrêts sont unanimes à cet égard.

2° *De l'assurance du fret acquis.* — Le *fret acquis* ne s'entend pas seulement du fret des marchandises mises à terre au lieu de destination et dont le paiement est ainsi définitivement dû à l'armateur; mais il s'entend plus particulièrement du fret qui, aux termes de la convention, doit être payé à tout événement, c'est-à-dire dans le cas de perte du navire et des marchandises aussi bien que dans le cas d'heureuse arrivée. La convention de cette nature est autorisée par le § 2 de l'art. 302 du Code de commerce cité plus haut. Le fret dont nous parlons, cessant d'être aléatoire, peut donner lieu à une assurance.

Toutefois il importe de remarquer que l'affréteur ou chargeur peut seul faire assurer le fret acquis, car il le perdrait en cas de naufrage. L'armateur, au contraire, n'aurait pas ce droit, par cela même qu'il est exonéré de tout risque, relativement au fret.

Les commentateurs sont tous d'accord à ce sujet, et ont consacré la doctrine ainsi formulée par Emerigon, d'après Valin et Pothier :

« Si le fret stipulé à tout événement, a été payé avant le départ du navire, il est présumé avoir été employé à l'armement du corps, et ne peut point faire capital dans les assurances que les armateurs font faire sur le corps pour leur propre compte; autrement, ils feraient assurer au delà de leur intérêt primitif et véritable. »

Le fret peut-il être considéré comme acquis, si le

chargeur laisse au capitaine le choix de décharger dans un port désigné ou de transporter la cargaison dans un port plus éloigné, moyennant une augmentation de fret? Il y a ici deux voyages, l'un certain et l'autre incertain; le fret du premier voyage est certainement acquis, par l'arrivée dans le premier port, sans que les éventualités du second voyage puissent modifier ce caractère. — Telle est l'opinion de Pardessus et de Dalloz.

Dans la pratique, la faculté pour l'affréteur de faire assurer le fret payé d'avance a donné lieu à la combinaison suivante : L'armateur stipule que l'affréteur fera l'avance d'une certaine partie du fret, et qu'il la fera assurer, la prime étant payée par l'armateur. La convention porte que les avances de fret sont faites pour les besoins du navire, dans un port où des marchandises doivent être embarquées et où le navire se porte à vide, d'un port d'Europe, pour prendre ces marchandises et les transporter à son retour en Europe.

Par cette combinaison, l'armateur s'affranchit des dépenses qu'il aurait à faire pour se procurer des fonds dans un port étranger, où il peut n'avoir pas de correspondant, et où l'affréteur, au contraire, est en relations soit avec un correspondant, soit avec un commissionnaire ou un facteur.

La retenue de la prime a pour effet d'obliger l'affréteur à contracter l'assurance, de telle sorte qu'il ne puisse réclamer que des assureurs, en cas de perte des marchandises, le remboursement de ses avances. S'il négligeait de faire assurer, il serait considéré lui-même comme assureur, puisqu'il lui aurait été tenu compte à cet effet de la prime, et il n'aurait ainsi rien à réclamer de l'armateur.

Il importe de préciser quel peut être l'objet de l'assurance d'une somme avancée sur le fret. Le chargeur qui a fait cette assurance est exposé à deux sortes de risques : 1° le risque de non-remboursement, en cas de faillite de l'armateur, du fret avancé, lequel est restituable après un sinistre de mer; 2° le risque résultant, pour le chargeur, du droit concédé à l'armateur par l'art. 216 du Code de commerce, de faire abandon du navire et du fret, afin de s'affranchir des engagements pris par le capitaine, relativement à l'expédition.

Il est hors de doute que l'assurance contre le risque d'abandon serait nulle, parce que ce risque ne procède pas d'une fortune de mer et qu'il ne peut faire ainsi l'objet d'un contrat d'assurance maritime. La restitution du fret payé d'avance est l'objet d'une action purement personnelle du chargeur contre l'armateur. Du reste, par l'abandon, l'armateur se libère, il est vrai, des engagements pris par son capitaine et pour lesquels il est responsable; mais il ne se libère pas de la même manière vis-à-vis du chargeur.

L'assurance contre le risque de non-remboursement du fret avancé, en cas de faillite de l'armateur, est-elle, au contraire, valable? Sans aucun doute; car l'assurance a pour objet une avance, une créance remboursable par suite d'un sinistre de mer. Cependant l'opinion contraire a été professée par M. Massé, qui a refusé de voir dans le risque assuré les caractères d'un risque maritime.

Quoiqu'il en soit, l'armateur qui, après le sinistre, aurait restitué le fret au chargeur, acquittant ainsi sa propre dette et mettant fin au risque résultant de son insolvabilité, ne pourrait réclamer de l'assureur le remboursement des sommes ainsi restituées, en se disant cessionnaire

de l'assuré et subrogé à ses droits. En effet, ce serait, pour l'armateur, un moyen détourné de faire assurer un fret non acquis. Ces raisons viennent jusqu'à un certain point en aide au système de M. Massé.

Nous reviendrons dans un autre chapitre, sur diverses questions relatives à l'assurance du fret (Voir *infrà*, chap. VII, *Des risques garantis par l'assureur et des dommages qui ne peuvent tomber à sa charge*).

3° *Les polices d'assurances sur fret espéré, nulles d'après la loi, peuvent-elles être soumises à un tribunal arbitral?* — Il se fait souvent, dans la pratique, des assurances sur fret et sur profit espéré des marchandises; ces assurances contractées au moyen de *polices d'honneur*, sont radicalement nulles, comme nous l'avons vu plus haut, et ne peuvent donner lieu à aucun recours. Néanmoins on a posé la question de savoir si de telles assurances pouvaient, du consentement des parties, être déférées à un tribunal arbitral.

Lafond de Lurcy, dans son *Guide général des assurances maritimes*, s'est prononcé pour l'affirmative. Mais cette opinion ne supporte même pas la discussion, car on ne peut compromettre, suivant l'art. 1003 du Code de procédure civile, que sur les droits dont on a la libre disposition. Telle est la doctrine consacrée par un arrêt de la cour de Bordeaux du 23 février 1866.

4° *Le profit espéré des marchandises n'est pas assurable.* — La distinction établie plus haut entre le *fret acquis* et le *fret espéré* se reproduit ici entre le *profit acquis* et le *profit espéré*. Ainsi le profit certain et déjà déterminé au moment où est contractée l'assurance, est seul assurable.

Il a même été décidé par un arrêt de Bruxelles, du 3 mars 1863, interprétant la loi française appliquée en

Belgique, qu'un bénéfice *immédiatement réalisable* avait le caractère *d'un profit acquis*.

On a posé la question de savoir si une assurance qui comprend la valeur des marchandises et le profit espéré est nulle pour le tout. Mais il a été jugé qu'elle est seulement réductible à la valeur des marchandises (Bordeaux, 29 août 1835).

5° *Le loyer des gens de mer n'est pas assurable.* — Cette prohibition s'explique par le danger que les gens de mer soient moins intéressés à la conservation du navire.

Cette considération n'existe pas pour les pacotilles que les marins peuvent acheter pendant le voyage, au moyen de leurs avances. L'armateur peut faire assurer les avances faites aux équipages, comme faisant partie de l'armement. Il a même été jugé que, dans un voyage d'aller et retour, si le navire vient à périr au retour, les matelots peuvent exiger les loyers du voyage d'aller sur le fret acquis par ce voyage, et par suite faire assurer ces sommes (Rennes, 1er avril 1845).

6° *Les sommes empruntées à la grosse ne sont pas assurables.* — Cette prohibition est justifiée par ce fait que l'emprunteur à la grosse n'est pas tenu, en cas de sinistre, de restituer les sommes à lui avancées ; il est dans une situation analogue à celle de l'armateur qui ne peut jamais faire assurer le fret même acquis, par cela seul qu'il est désintéressé et déchargé du risque.

L'assurance qui comprendrait et le corps et les sommes empruntées à la grosse serait non pas nulle, mais seulement réductible (Cass., 12 mars 1862).

7° *Les profits maritimes des sommes prêtées à la grosse ne sont pas assurables.* — Le législateur a craint que de tels prêts ne dégénérassent en usure.

Le profit de la somme prêtée à la grosse est un avantage réalisable seulement en cas de non-sinistre, et sa non-réalisation est plutôt le manque d'un gain qu'une perte réelle.

Mais si le prêteur à la grosse ne peut faire assurer le profit maritime, il ne lui est pas interdit de faire assurer le capital. Toutefois l'emprunteur ne saurait être lui-même assureur du capital par lui emprunté : un tel contrat serait nul comme renfermant une usure déguisée.

8° *La contrebande à l'étranger peut-elle vicier le contrat d'assurance ?* — Les plus anciens auteurs ont considéré la contrebande à l'étranger comme un pacte licite ; Pothier est le seul qui ait combattu cette opinion, en se fondant sur des raisons qu'il conviendrait, sans aucun doute, d'introduire dans le droit des gens ; car la contrebande à l'étranger est une sorte d'état de guerre, même au milieu de la paix. Toutefois la doctrine de Pothier n'a pas encore prévalu.

Un arrêt de cassation du 28 août 1825 décide que la contrebande en pays étranger, à l'aide de ruses employées pour tromper la douane, n'est ni prévue ni réprimée par aucune loi.

Les marchandises de contrebande peuvent donc valablement faire l'objet d'un contrat d'assurance. Mais cette jurisprudence ne saurait être étendue aux marchandises dont l'exportation ou l'importation serait interdite par la loi française. Ainsi, en cas de confiscation, les assureurs ne sont pas responsables, alors même qu'ils auraient reconnu, lors de la signature de la police et par une déclaration spéciale, que l'assurance portait sur des marchandises prohibées (Aldrick Caumont, *Dictionnaire universel de Droit maritime*).

L'assureur ne répondant que de la fortune de mer, il est toujours entendu que si l'objet assuré est saisi pour contravention aux lois de douane, l'assureur n'en saurait répondre.

9° *Les prises faites sur des navires ennemis sont-elles assurables ?* — Il est hors de doute qu'un capitaine de navire armé en corsaire ne pourrait faire assurer les prises à exécuter; mais il peut faire assurer les prises effectuées, alors même qu'elles ne seraient pas arrivées au port de salut et qu'elles seraient susceptibles de rescousse. Ces prises constituent en effet un bénéfice acquis, bien que non réalisé. La prise résulte suffisamment du fait par le capitaine d'avoir arboré son pavillon sur le navire ennemi.

10° *La propriété ennemie est-elle assurable?* — Les plus plus anciennes coutumes interdisaient cette sorte d'assurances; le *Consulat de la mer* en prononce la nullité; et cette prohibition, reproduite par l'ordonnance de 1681, a été maintenue par le jurisprudence. Par suite, sont déclarés nuls tous les contrats d'assurance faits avec les sujets d'une puissance ennemie. Les polices souscrites antérieurement à l'état de guerre produisent leurs effets, en ce sens que l'exécution du contrat est seulement suspendu par la survenance de la guerre. En conséquence, si le sinistre survient après l'ouverture des hostilités, l'assurance ne produit pas d'effets utiles, puisque le droit à l'indemnité ne peut être ouvert au profit d'un sujet ennemi.

A l'égard du commerçant français ayant un établissement en pays étranger, si la guerre éclate avec l'Etat où il réside, il est considéré comme sujet ennemi, au même titre que les autres sujets du pays où il s'est fixé (Frignet, *Traité des Avaries*, n° 31).

§ 4. — Des preuves d'un intérêt assurable.

L'assuré qui n'aurait aucun intérêt dans les choses faisant l'objet de l'assurance, n'aurait fait qu'engager un pari, et l'on sait que la loi française refuse ce caractère au contrat d'assurance;

L'assuré doit donc toujours prouver, avant d'exercer son recours contre l'assureur, qu'il a un intérêt réel.

Les moyens de preuve sont ceux que détermine l'art. 109 du Code de commerce pour les achats et ventes. Ainsi le juge peut fixer son appréciation par la preuve orale aussi bien que par la preuve écrite, par les présomptions aussi bien que par les preuves constantes.

La preuve de l'intérêt sur navire ne peut offrir de difficultés, car la preuve de la propriété résulte de l'acte de nationalité.

La preuve de l'intérêt, dans le cas d'une assurance sur marchandises, c'est la preuve de la propriété même de ces marchandises et de leur chargement; cette preuve résulte suffisamment d'un connaissement régulier en concordance avec la police. Mais si les énonciations du connaissement étaient démenties par d'autres actes ou même par des présomptions graves, précises et concordantes, le juge pourrait prononcer le défaut d'intérêt, malgré les termes du connaissement (Cass., 13 janv. 1826).

Nous renvoyons, sur ces diverses questions, à ce que nous disons au Chapitre IX (voir *infrà* chap. IX, § 3, *Justifications à la charge de l'assuré en cas de délaissement*).

Le créancier-gagiste justifie de son intérêt en produisant soit la charte partie, soit la lettre de grosse, soit l'acte

de nantissement ; on peut même suppléer à ces moyens de preuve par la preuve testimoniale et le serment.

§ 5. — Le contrat d'assurance est soumis à la loi du lieu où il a été passé.

Pour les polices d'assurances, comme pour les autres contrats, les formes sont celles de la loi du lieu où elles ont été passées.

Le Français qui contracte une assurance en pays étranger est soumis, quant aux formes et aux énonciations de la police, à la loi du pays où l'assurance a été contractée ; et il n'y a pas lieu de distinguer si l'un des contractants est Français et l'autre étranger, ou s'ils sont tous deux Français. Il s'en suit que la loi du pays où l'assurance a été souscrite est applicable, lors même que cette assurance aurait été consentie par des agents d'une compagnie française d'assurances. La loi française ne serait applicable que si les parties y avaient expressément consenti.

Cependant une jurisprudence, en opposition avec la doctrine, décide que les dispositions du droit français qui sont d'ordre public en matière d'assurances, notamment l'interdiction du pari et celle de l'assurance du fret espéré, sont applicables même aux assurances contractées en pays étranger par les agents d'une compagnie française. Ainsi les jugements des tribunaux des pays où de telles assurances sont permises par la loi, ne sauraient être rendus exécutoires en France. C'est ce qui a été décidé, relativement au pari, par un arrêt de la Cour de Rennes du 7 décembre 1859 ; on cite néanmoins un arrêt contraire de la cour de Nantes du 9 avril 1859.

En ce qui concerne l'assurance du fret espéré, nous

retrouvons le même antagonisme entre les cours de Rennes et de Nantes. La cour de Rennes n'admet pas que le contrat d'assurance du fret espéré, consenti dans un pays où cette assurance est permise, puisse être exécuté en France contre un Français ; cette cour repousse même, dans l'espèce, l'action en dommages-intérêts fondée sur la disposition de l'art. 1382 du Code civil (Rennes, 7 déc. 1859 et 4 déc. 1862). La cour de Nantes a repoussé cette doctrine par quatre arrêts successifs et en s'appuyant sur un arrêt de Cassation du 5 juin 1832.

Le mandat de faire assurer le fret espéré, intervenu entre un Français et un étranger, pour être exécuté dans un pays où cette sorte d'assurance n'est pas prohibée, peut-il donner lieu à une action devant les tribunaux français? Les tribunaux se sont encore divisés sur cette question (pour la non-recevabilité de l'action : Bordeaux, 15 fév. 1859; *contrà :* Bordeaux, 7 juill. 1858 et Rennes, 7 déc. 1859). Ce sont encore les mêmes raisons d'ordre public qui font décider la non-recevabilité.

La faveur toute spéciale qui est due aux intérêts maritimes milite évidemment en faveur de l'interprétation la plus large.

Les règles générales sur le statut personnel trouvent leur application naturelle aux obligations imposées au capitaine étranger, en ce qui concerne l'observation des règlements pour la constatation des avaries. Ainsi le capitaine étranger que la loi de son pays n'oblige pas à faire visiter son navire au départ, n'est pas tenu de se conformer à cet égard aux règlements français, même si la police d'assurance a été passée en France entre régnicoles (Cass., fév. 1862).

LÉGISLATION ÉTRANGÈRE.

Italie. — Grèce et îles Ioniennes. — Haïti. — Roumanie. — La législation de ces divers pays reproduit les dispositions du droit français.

Belgique. — La loi française sur les assurances est restée en vigueur en Belgique. Toutefois la loi du 11 juin 1874, sur les *Assurances en général*, contient quelques dispositions qui ne sont, du reste, que la sanction d'une jurisprudence depuis longtemps consacrée en Belgique comme en France.

Les art. 12 à 14 de la loi du 11 juin 1874 disposent, dans le cas où plusieurs assurances ont été faites pour le même objet : — Les choses assurées dont la valeur entière est couverte par une première assurance ne peuvent plus faire l'objet d'une nouvelle assurance contre les mêmes risques au profit de la même personne. Cette disposition étant d'ordre public, les parties ne peuvent y déroger par leurs conventions. — Si l'entière valeur n'est pas assurée par le premier contrat, les assureurs qui ont signé les contrats subséquents répondent de l'excédant, en suivant l'ordre de la date des contrats. Toutes les assurances contractées le même jour sont censées faites simultanément. — La perte, soit totale, soit partielle, se répartit entre les diverses assurances de même date, dans la proportion des sommes assurées par chacune, et entre les diverses assurances de date différente, en proportion de la valeur dont chacune répond. — Les assurances successives des mêmes valeurs contre les mêmes risques et au profit des mêmes personnes ont néanmoins effet : 1° si elles ont lieu du consentement de chacun des assureurs ; la perte se répartit, dans ce cas, comme si les deux assurances avaient été prises simultanément ; 2° si l'assuré décharge le premier assureur de toute obligation pour l'avenir, sans préjudice de ses propres obligations. La renonciation doit, dans ce dernier cas, être notifiée à l'assureur, et il en est fait mention, à peine de nullité, dans la nouvelle police.

Dans tous les cas où l'assurance ne couvre qu'une partie de la valeur de l'objet assuré, l'assuré est considéré lui-même comme

assureur pour le surplus de la valeur, sauf convention contraire (art. 21).

Espagne. — Le Code de commerce espagnol reproduit les dispositions de la loi française, et il n'y ajoute que pour consacrer certaines dispositions admises par notre jurisprudence.

L'assurance porte sur les mêmes objets qu'en droit français, et les prohibitions sont les mêmes. Toutefois l'art. 885 ajoute à la nomenclature des choses non assurables : la vie ou la liberté des passagers ou des gens de l'équipage, et les marchandises d'un commerce illicite, notamment celles dont l'importation ou l'exportation est interdite. L'art. 888 reproduit la même disposition : — L'assurance est également nulle, lorsqu'il est prouvé que le propriétaire des choses assurées appartient à une nation ennemie, ou qu'elle a eu lieu relativement à un navire occupé habituellement à la contrebande, et que le dommage causé a été la conséquence de ces faits. L'art. 885, en prohibant l'assurance des profits maritimes des sommes prêtées à la grosse, dit expressément que l'assurance du capital prêté à la grosse est permise.

Lorsqu'il y a pluralité d'assurances sur les mêmes objets, l'article 867 du Code espagnol établit une disposition spéciale : Lorsque le chargement du navire a été assuré par parties distinctes et par différents assureurs, sans exprimer d'une manière déterminée les objets compris dans chaque assurance, les assureurs paieront au prorata des pertes survenues dans le chargement ou dans une partie quelconque de celui-ci. — L'art. 868 règle encore un cas spécial : Lorsque, dans l'assurance, plusieurs embarcations sont indiquées pour charger les choses assurées, il est libre à l'assuré de les distribuer sur chacune selon sa convenance, ou de les embarquer sur une seule, sans que la responsabilité des assureurs en soit diminuée.

Si l'assurance est faite à la fois sur navire et sur cargaison, on doit distinguer, dans la police, la valeur de chacun de ces objets, sans quoi l'assurance n'aurait aucun effet. — Si la même police contient plusieurs assurances faites par divers assureurs, chacune de ces assurances doit porter la date particulière de sa souscription.

Le Code espagnol contient des restrictions importantes au droit d'assurer le navire ou les marchandises. Ainsi, d'après

l'art. 854, un navire ne peut être assuré pour plus des quatre cinquièmes de sa valeur, en défalquants le emprunts à la grosse déjà faits sur le navire. — Quant aux marchandises, elles peuvent être assurées pour leur valeur intégrale, à moins qu'elles n'appartiennent au capitaine ou que le chargeur ne soit passager à bord : dans ces deux cas, l'assurance sur marchandises ne peut être faite que pour les neuf dixièmes de la valeur. Cette restriction est fondée sur la crainte que le capitaine ou le passager, complétement désintéressé de la perte de la marchandise par l'assurance, n'apporte pas tous les soins possibles à sa conservation (art. 853).

Portugal. — La législation commerciale portugaise reproduit identiquement, dans ses art. 1672 à 1680 et 1712 à 1721, la législation des Pays-Bas, en ce qui concerne la définition et l'objet de l'assurance (voir *infrà*, Pays-Bas, art. 246 et 247, p. 554 et suiv.), la nécessité d'un intérêt (art. 252 et 253), l'assurance du profit espéré (art. 606 et 612 à 615), et l'assurance du fret (art. 616).

L'assurance sur bonnes ou mauvaises nouvelles est régie couformément aux dispositions des art. 365 à 367 du Code de commerce français.

Les choses non assurables sont les mêmes qu'en droit hollandais (voir Pays-Bas, art. 599, 600, 658 et 254 reproduits par les art. 1705, 1706, 1782 et 1681 du Code portug.).

Quant à la nécessité que les risques aient commencé à courir, la loi hollandaise est également reproduite par les art. 1707 à 1711 du Code portugais (voir Pays-Bas, art. 602 à 606).

L'art. 1710 ajoute seulement : Si le départ du navire est indiqué dans la police, et qu'il soit prouvé qu'il était parti auparavant, le contrat est nul.

Les règles sur la pluralité des assurances, qui font l'objet des art. 1772 à 1774, reproduisent celles des art. 277 à 279 du Code hollandais. L'art. 1727 dispose, en outre, comme il suit, en cas de renonciation par l'assuré à une assurance antérieure : Lorsque, par une renonciation notifiée, l'assuré a déchargé l'assureur de toute obligation ultérieure, il a le droit de faire assurer de nouveau le même objet pour le même temps et contre les mêmes risques. Dans ce cas, il doit être fait mention de l'ancienne police sur la

nouvelle, et de la notification de la renonciation, à peine de nullité de l'assurance.

Pays-Bas. — Le Code de commerce définit le contrat d'assurance un contrat par lequel l'assureur s'oblige envers l'assuré, moyennant une prime, à l'indemniser d'une perte ou d'un dommage ou de la privation d'un produit espéré par suite d'un événement incertain. Comme on le voit, la loi hollandaise permet l'assurance des profits éventuels et espérés, et non pas seulement celle de la propriété acquise (art. 246 du Code de commerce hollandais).

L'art. 247 distingue l'assurance maritime de l'assurance des risques de transport par rivières et par eaux intérieures. En effet, bien que les lois sur l'assurance maritime s'appliquent presque toujours à la navigation fluviale, il y a néanmoins quelques différences qui font l'objet de dispositions que nous signalerons sur chaque cas particulier.

La principale condition pour qu'il y ait assurance, c'est l'existence, pour l'assuré, d'un intérêt assurable dans la chose qui fait l'objet du contrat d'assurance, et déjà né au moment de ce contrat. Si cet intérêt n'existait pas, l'assurance serait nulle (art. 250). La loi prohibe, comme on le voit, l'assurance sur gageure. — Il suit de cette disposition qu'une chose ne peut être assurée pour une somme qui excède sa valeur, et qu'elle n'est assurable que jusqu'à concurrence de cette valeur. Si la valeur entière n'est pas assurée, l'assureur n'est tenu d'indemniser, en cas de sinistre, que dans la proportion de la somme assurée à la valeur assurable. Néanmoins les parties restent libres de convenir que, sans égard à la plus grande valeur de la chose assurée, l'indemnité n'excédera pas la somme portée comme valeur agréée.

L'art. 268 établit cette règle générale en matière d'assurances : (art. 253). L'assurance peut avoir pour objet tout intérêt appréciable à prix d'argent et sujet à des risques, à moins qu'il ne s'agisse d'un objet dont la loi ne prohibe l'assurance.

L'assurance maritime a spécialement pour objet : Le corps et quille du vaisseau, chargé ou vide, armé ou non armé, naviguant ou non sous convoi ; — Les agrès ou apparaux ; — L'armement du navire ; — Les victuailles, et généralement tous les frais faits

pour le navire jusqu'au moment de son départ ; — Les sommes prêtées à la grosse et le profit maritime ; — La cargaison ; — Le profit espéré des marchandises ; — Le fret espéré aussi bien que le fret acquis ; — Les risques de la capture et de l'esclavage. — L'assurance du navire, sans autre désignation, comprend le corps et quille, les agrès, les apparaux et l'armement. — L'assurance peut être faite sur tout ou partie des objets assurés, conjointement ou séparément ; elle peut être faite en temps de paix ou en temps de guerre, avant ou pendant le voyage entrepris ; elle peut être faite pour l'aller et le retour, ou seulement pour l'un des deux, pour le voyage entier ou pour un temps limité, enfin pour tous les risques de mer ; elle peut être faite aussi sur bonnes ou mauvaises nouvelles (art. 593 et 594).

L'assurance sur profit espéré est réglée comme il suit par les art. 612 et 614. On peut faire assurer les marchandises pour la valeur entière qu'elles auront au lieu de destination, y compris tous les frais faits jusqu'au moment du chargement et même la prime d'assurance, sans qu'il soit besoin d'une évaluation spéciale de chaque objet. La valeur réelle des objets assurés peut aussi être augmentée du fret, des droits d'entrée et autres frais qui doivent être acquittés en cas d'heureuse arrivée à destination ; mais le prix du fret, les droits de douane, les frais de déchargement et tous autres frais faits à l'arrivée des marchandises, ne sont compris dans la valeur assurée que si la police en fait la mention expresse ; et si les marchandises n'arrivent pas à bon port, l'assurance stipulée, comme il vient d'être dit, pour les frais auxquels aurait donné lieu le déchargement, reste sans effet pour cette partie de l'assurance ; et elle est annulée quant à ce, pour la totalité, si les marchandises périssent en entier ; et si elles sont seulement avariées, pour le fret et les frais divers qu'il y a lieu de déduire. Mais, dans le cas dont s'agit, si le fret a été payé d'avance, suivant la convention, l'assurance subsiste pour cette avance, sauf par l'assuré qui réclame indemnité, en cas de perte ou d'avarie, à prouver le paiement fait par avance.

Le fret peut être assuré en totalité, sans qu'il y ait lieu de distinguer le fret espéré du fret acquis (art. 616).

La liberté des personnes peut faire l'objet du contrat d'assu-

rance. L'art. 618 dispose à cet égard : En cas d'assurance contre les risques d'esclavage, on stipule une somme pour la rançon de la personne assurée. Si le rachat a lieu pour une somme moindre que celle convenue, la différence profite à l'assureur ; si la rançon est plus élevée, l'assuré ne peut exiger que la somme portée dans la police.

L'assurance sur bonnes ou mauvaises nouvelles est réglée par les art. 597 et 598. Les art. 269 et 270 établissent les principes généraux dans les termes suivants : Est nulle toute assurance faite sur un intérêt quelconque, lorsque le dommage mis à la charge de l'assureur existait déjà au moment du contrat, et que l'assuré ou son commissionnaire connaissait déjà le sinistre. La présomption de la réception de la nouvelle du sinistre existe, si le juge reconnaît, d'après les circonstances, que, depuis le sinistre, il s'est écoulé un temps suffisant pour que l'assuré ait pu en être instruit. En cas de doute, le juge peut ordonner que les assurés ou leurs commissionnaires prêteront serment qu'ils ignoraient l'événement, au moment du contrat. Le serment déféré par l'une des parties à l'autre doit, dans tous les cas, être ordonné par le juge. — Cependant la présomption résultant d'un certain délai écoulé que l'assuré a pu avoir connaissance du sinistre, n'existe pas contre l'assuré, si l'assurance est faite suivant la formule « sur bonnes ou mauvaises nouvelles » ; il faut alors que l'assureur établisse la preuve positive de cette connaissance par l'assuré ou son commissionnaire. Mais la police ne doit jamais omettre d'énoncer la dernière nouvelle qu'a reçue l'assuré à l'égard de l'objet exposé aux risques ; et si l'assurance a été faite par un commissionnaire pour compte, la police doit énoncer, en outre, la date de l'ordre reçu par le commissionnaire de contracter l'assurance.

L'assuré qui ignore sur quel navire sont chargées des marchandises qu'il attend de l'étranger, est dispensé de désigner le capitaine ou le navire, pourvu que l'ignorance de l'assuré sur ce point soit déclarée dans la police, ainsi que la date et la signature de la dernière lettre d'avis ou d'ordre qu'il a reçue. Dans ce cas, l'assurance ne peut être faite que pour un temps déterminé. Si l'assuré ignore l'espèce de marchandises qui lui sont envoyées ou

consignées, il peut les faire assurer sous la dénomination générale de marchandises. Cette assurance ne peut comprendre l'or ou l'argent monnayé, les lingots de mêmes matières, les diamants, perles, bijouterie, et les munitions de guerre.

Le contrat d'assurance ne peut avoir pour objet : 1° les loyers ou gages des gens de l'équipage ; 2° la prime allouée au capitaine, dite aussi *chapeau ;* 3° les navires ou marchandises affectées antérieurement comme gage d'un emprunt à la grosse, pour leur valeur entière ; l'assurance pourrait avoir lieu pour l'excédant, si le prêt n'était fait que sur partie de la valeur de l'objet engagé ; 4° les choses dont le trafic est prohibé par les lois ou règlements ; 5° les navires soit nationaux, soit étrangers employés au transport des choses dont le trafic est prohibé (art. 559 et 600). — Le jugement rendu par un tribunal étranger, qui confisque des marchandises assurées comme neutres, en déclarant qu'elles n'ont pas le caractère de neutralité, ne peut pas être opposé par l'assureur à l'assuré, si celui-ci justifie qu'elles sont vraiment neutres, et qu'il en fournisse la preuve (art. 658).

Les prohibitions dont nous venons de parler, et généralement toutes dispositions impératives ou prohibitives de la loi, en matière d'assurances, sont d'ordre public, de telle sorte qu'on ne peut y renoncer ni au moment du contrat, ni postérieurement (art. 254).

Nous devons remarquer que, seule entre toutes, la loi hollandaise n'interdit pas l'assurance de la propriété ennemie. Diverses nations commerçantes avaient autrefois admis le même principe, en se fondant sur ce que la nation gagnait plus par les primes élevées qu'elle percevait en temps de guerre, qu'elle ne pouvait perdre par les prises.

Le contrat d'assurance sur navire, agrès, apparaux et frais faits avant le départ, ne produit d'effet qu'autant que ces objets ont été mis en risques et que le navire a levé l'ancre et fait voile ; il faut aussi que la chose assurée soit mise en risques dans les conditions du contrat. — On peut faire assurer des navires déjà sortis du port de départ ou des marchandises qui sont déjà en cours de voyage, pourvu que la police énonce, soit l'époque précise du départ ou du transport, soit l'ignorance de l'assuré à cet égard.

La loi trace ici quelques règles conformes à celles établies pour l'assurance sur bonnes ou mauvaises nouvelles, bien qu'il s'agisse ici d'une assurance d'un caractère différent ; l'assurance sur bonnes ou mauvaises nouvelles est faite à partir d'un moment déterminé ; tandis qu'il s'agit ici d'une assurance qui fait courir les risques du moment du départ d'un lieu déterminé. Dans ce dernier cas, la police doit énoncer, à peine de nullité, la dernière nouvelle parvenue à l'assuré, concernant le navire ou les marchandises ; et si l'assurance est faite par un commissionnaire pour compte, la date que porte sa lettre d'ordre ou d'avis, ou la déclaration expresse que l'assurance est faite sans mandat de l'assuré. Si la police porte que l'assuré ignore l'époque du départ du navire ou des marchandises, et si l'assurance a été contractée après leur départ du port d'où le risque a commencé à courir pour l'assureur, celui-ci peut exiger de l'assuré, en cas de sinistre, la déclaration sous serment qu'il n'a pas connu le jour du départ. — Si la police n'énonce pas que le navire est déjà parti, ni que l'assuré ignore l'époque du départ, l'assuré est présumé avoir reconnu que le navire était encore dans le lieu d'où il devait mettre à la voile, au départ du dernier courrier arrivé avant la signature du contrat ; et s'il n'y a pas de poste régulière, il faut qu'il ne se soit pas présenté d'occasion favorable pour que la nouvelle ait pu parvenir. — L'assurance est nulle, lorsqu'elle est faite sur des navires qui ne se trouvent pas encore au lieu d'où les risques doivent commencer, ou qui ne sont pas encore prêts à entreprendre le voyage projeté ou à prendre charge ; elle est également nulle, lorsqu'elle a été faite sur des marchandises qui ne peuvent être immédiatement chargées, à moins que ces diverses circonstances ne soient exprimées dans la police, ou que la police ne contienne la déclaration que l'assuré n'en a aucune connaissance, et qu'elle n'énonce la lettre d'ordre ou d'avis au commissionnaire pour compte, ou la mention que cette lettre n'existe pas, et, en tout cas, qu'elle n'indique la dernière nouvelle reçue par l'assuré, concernant le navire ou les marchandises. L'assuré et son commissionnaire sont tenus, en cas de sinistre, et si l'assureur l'exige, d'affirmer leur ignorance sous serment (art. 602 à 606).

La pluralité d'assurances se règle suivant les principes généraux. On ne peut, à peine de nullité du second contrat, faire assurer une seconde fois, pour le même temps et les mêmes risques, des objets dont l'entière valeur aurait déjà été assurée, sauf ce que nous dirons ci-après au chapitre III, en cas de faillite de l'assureur. Si plusieurs assurances ont été faites, de bonne foi. Sur le même objet, et que le premier contrat assure la valeur entière de l'objet, il subsiste seul, et les assureurs postérieurs sont libérés, et ils ont droit néanmoins, à titre d'indemnité, à un demi pour cent de la somme assurée. — Si l'entière valeur des objets chargés n'est pas assurée par le premier contrat, les assureurs qui ont signé les contrats postérieurs, répondent de l'excédant, en suivant l'ordre de la date des contrats. — Cette disposition qui reproduit la loi française, ne s'applique toutefois qu'au cas où les diverses assurances ont été faites sur des polices séparées. Mais si les assurances ont été faites sur une seule et même police, même à différentes dates, et cela pour une somme excédant la valeur des objets assurés, les assureurs sont engagés pour la valeur réelle de l'objet, et chacun en proportion de la somme qu'il a assurée. La même disposition est applicable lorsque plusieurs assurances sur le même objet ont été contractées le même jour, même par polices séparées. — L'assuré a le droit par une renonciation signifiée à l'assureur, laquelle décharge celui-ci de toute obligation ultérieure, de contracter une seconde assurance pour le même objet, le même voyage ou la même durée, et le même risque. Dans ce cas, il doit être fait mention, dans la seconde police, de l'assurance antérieure et de la renonciation qui y aura été faite, et cela à peine de nullité de la nouvelle assurance. Mais l'assuré n'aurait pas le droit d'annuler une assurance antérieure, dans le cas où les divers assureurs restent obligés conjointement par la même police ou par des assurances contractées le même jour pour le même objet, comme nous l'avons dit plus haut; car ce serait un moyen d'aggraver la responsabilité des assureurs postérieurs. Si l'assuré décharge ainsi un assureur antérieur, il est censé s'être mis en sa place pour la même somme et dans le même ordre (art. 252, 272 et 277 à 279).

Allemagne. — Le contrat d'assurance présente, en droit al-

lemand, des caractères bien différents de ceux que lui attribue la loi française. Ainsi, en droit français, on ne peut assurer, comme nous l'avons vu, que les choses sur lesquelles on a un droit de propriété ou un droit de gage actuel et non éventuel ou aléatoire. En droit allemand, au contraire, tout intérêt éventuel et non encore né, mais *appréciable à prix d'argent*, sur le navire et la cargaison, peut être l'objet de l'assurance maritime, à raison des risques de mer auxquels il est exposé (art. 682 du Code gén. allem.) — En conséquence, on peut assurer : le navire ; les marchandises ; les sommes prêtées à la grosse et même le profit maritime ; les frais d'avaries; toutes créances conférant un privilége sur le navire, le fret, les prix de passage et les marchandises; le bénéfice espéré sur les marchandises arrivées à destination ; la prime d'assurance; les risques que les premiers assureurs ont pris à leur charge (réassurance). — L'assurance contractée pour un de ces objets ne peut être présumée s'appliquer à un autre objet.

Les loyers du capitaine et ceux de l'équipage ne sont pas susceptibles d'être assurés.

L'assurance sur bonnes ou mauvaises nouvelles est valable, lors même que le navire serait déjà parvenu à destination et que les risques auraient cessé, ou lors même que la perte ou le dommage serait déjà survenu au moment du contrat. Mais si l'assureur a connaissance de l'arrivée à destination, ou l'assuré, de la perte ou du dommage, le contrat d'assurance ne crée aucune obligation pouvant lier la partie qui ignorait l'une ou l'autre de ces circonstances ; et l'assureur, bien qu'il ne soit pas obligé par suite de la réticence de l'assuré, peut prétendre au paiement de la prime. — Si les deux parties avaient également connaissance du fait viciant le contrat, l'assurance serait nulle à l'égard des deux. — Ces dispositions sont applicables même dans l'assurance pour compte : ainsi la réticence de l'assuré commissionnaire est opposable à son commettant, lorsque cette réticence se présente avec les caractères précisés par la loi (voir *infrà*, chap. VI, Allem.).

La valeur assurable est représentée par la valeur intégrale de l'objet assuré, et la somme assurée ne peut excéder cette valeur ; il y aurait lieu à ristourne pour l'excédant.

S'il y a pluralité d'assurances et qu'elles aient été conclues simultanément, l'ensemble des sommes assurées ne doit pas dépasser la valeur assurable, de telle sorte que tous les assureurs conjointement ne peuvent être tenus au delà de cette valeur. Si le montant des assurances excède la valeur assurable, la réduction se fait, pour chaque assurance, dans la proportion de cette assurance avec la totalité de celles qui sont souscrites. — Lorsque plusieurs assurances ont été souscrites sur la même police, elles sont présumées faites simultanément, à moins que la preuve contraire ne résulte de la police même; les assurances souscrites le même jour sont aussi réputées simultanées. — Si les diverses assurances ne sont pas faites à la même date, qu'elles portent sur le même objet et sur les mêmes risques, et qu'elles absorbent la valeur assurable, la première assurance a seule un effet légal. — Lorsque la première assurance n'absorbe pas la totalité de la valeur assurable, l'assurance postérieure faite pour la même période de temps et pour le même risque, est valable jusqu'à concurrence de la valeur non assurée par le premier contrat. — Toutefois une assurance postérieure peut produire tous ses effets dans les cas suivants : 1° lorsqu'elle a les caractères d'une cession et que le second assureur prend à sa charge les obligations résultant de la première assurance ; 2° lorsque l'assurance postérieure a pour objet de garantir la solvabilité du premier assureur, ou de couvrir les vices d'une première assurance entachée de nullité; 3° lorsque l'assuré a renoncé au bénéfice de la première assurance et dégagé le premier assureur de ses obligations, à la condition toutefois que l'assureur postérieur soit averti de la résiliation du premier contrat. Dans ce dernier cas, l'assuré reste tenu du paiement intégral de la prime envers le premier assureur. — La loi allemande prévoit le cas où une première assurance pour compte ayant été faite sans ordre par un commissionnaire, l'assuré lui-même en souscrirait une seconde : l'assurance postérieure est seule valable, pourvu que l'assuré n'ait pas eu connaissance de la première assurance, au moment où il en souscrivait une seconde; et pourvu, s'il en a eu connaissance, qu'il ait notifié au premier assureur qu'il n'entendait pas ratifier l'assurance intervenue entre lui et le commissionnaire pour compte.

— Dans ces divers cas de ristourne des assurances, l'assureur a droit à une indemnité de demi pour cent, suivant les règles établies par les art. 899 et suiv. du Code allem. (Voir *infrà*, chap IV, Allem.). — Lorsque plusieurs assurances ont été conclues simultanément ou successivement, la renonciation postérieure par l'assuré aux droits à faire valoir contre l'un des assureurs, n'exerce aucune influence sur les droits et obligations des autres assureurs (art. 789 à 795).

Le Code allemand établit dans les art. 796 à 806, les principes d'après lesquels se détermine l'étendue des obligations de l'assureur, suivant que l'assurance couvre ou non, ou qu'elle excède la valeur assurable. — Si la somme assurée n'atteint pas la valeur assurable, l'assureur n'est tenu, en cas de dommage partiel, que dans la proportion de la somme assurée relativement à la valeur assurable. Ainsi la valeur assurable étant de 100,000 thalers, la somme assurée de 50,000, et le dommage de 25,000, l'assureur ne sera tenu de rembourser que 12,500 thalers. — Lorsque la valeur assurable est déterminée par la convention, les parties sont liées par cette estimation. Néanmoins l'assureur peut en demander la réduction, en cas d'exagération évidente. L'assureur peut, notamment en cas d'assurance du profit espéré, être admis à justifier que la valeur stipulée dépasse le profit que l'assuré était en droit d'attendre, d'après la valeur des marchandises au lieu de destination, au moment de la conclusion du contrat. — La police porte quelquefois la clause « *provisoirement taxé* » ; on dit alors que la police est ouverte, tant que la taxe n'a pas été définitivement déterminée.

Si l'assurance est faite sur fret, l'évaluation n'est considérée comme étant la somme assurée même qu'autant que la police le dit expressément.

Si plusieurs objets sont compris dans une seule et même assurance, ou que des marchandises de même nature soient assurées par séries, et que des taxes différentes aient été admises pour chacun de ces objets ou chacune de ces séries, on doit voir là autant d'assurances séparées qu'il y a de taxes différentes.

La valeur assurable d'un navire se détermine d'après la valeur de ce navire, au moment où les risques ont commencé à courir

pour l'assureur; mais les parties peuvent accepter une autre base d'évaluation.

L'assurance sur corps peut comprendre les frais d'armement, les loyers des gens de l'équipage et les frais d'assurance; mais cette assurance conjointe doit être expressément stipulée ; ces divers objets peuvent aussi être assurés séparément. On peut aussi assurer le fret brut ou le comprendre dans une assurance des frais d'armement, des loyers de l'équipage et des frais d'assurance.

La valeur assurable du fret est suffisamment déterminée par le montant du fret stipulé dans les contrats d'affrétement. A défaut de cette stipulation dans les contrats d'affrétement ou si les marchandises voyagent pour le compte de l'armateur, le fret est évalué d'après le cours du lieu du chargement au moment où il est effectué. — Lorsque la police n'exprime pas si l'assurance du fret est faite pour une partie ou pour la totalité du fret, on présume qu'elle est faite pour la totalité ; c'est le fret brut qui est présumé assuré, si la police ne stipule pas expressément que l'assurance est faite pour le fret net. — Lorsque l'assurance porte à la fois sur le fret de l'aller et sur celui du retour, et qu'une seule somme est stipulée sans distinguer la part afférente soit à l'aller, soit au retour, la moitié de cette somme est comptée pour l'aller et l'autre pour le retour.

La valeur assurable des marchandises se détermine, à moins de stipulation contraire, d'après leur estimation au temps et au lieu de destination. L'assurance sur marchandise ne comporte celle du fret et des frais faits en cours de voyage qu'autant qu'une stipulation a été introduite à cet effet dans la police. Ces diverses règles sont applicables, lors même que la valeur assurable des marchandises aurait été tracée dans la police.

Si les frais d'armement ou les loyers de l'équipage sont assurés divisément, ou si l'assurance porte sur le fret brut, ou enfin si l'assurance sur marchandises comporte celle sur le fret ou les frais faits en cours de voyage et au lieu de destination, l'assureur n'est tenu d'aucune indemnité pour la partie du fret ou des frais épargnés à la suite d'un sinistre.

L'assurance sur les marchandises ne comporte pas, à moins

d'une stipulation spéciale, celle des profits espérés, lors même que la valeur assurable de ces marchandises serait taxée, ou que la police contiendrait la clause « provisoirement taxée ». — Lorsque l'assurance est faite à la fois sur marchandises et sur profit espéré, et que la valeur assurable est estimée sans qu'il soit exprimé quel est le montant de la somme afférente au profit, il est évalué à dix pour cent de la valeur agréée ; mais si la valeur assurable elle-même des marchandises n'est pas estimée, on taxe d'abord la valeur assurable des marchandises, et l'on ajoute dix pour cent de cette estimation pour la valeur assurable du profit. Ces dispositions s'appliquent également au cas où la police porte la clause « provisoirement taxé » ; mais alors le profit espéré est taxé seulement à deux pour cent, au lieu de dix pour cent, de la valeur assurable des marchandises. — Si le profit espéré ou la taxe provisoire a été assurée séparément des marchandises, pour une somme déterminée, mais sans que la police contienne l'évaluation de la valeur assurable, on présume que la somme assurée est équivalente à la valeur assurable.

Autriche. — La loi autrichienne est absolument muette sur la matière des assurances maritimes. Une ordonnance de Marie-Thérèse du 25 avril 1774, publiée pour les possessions autrichiennes en Italie, sous le titre suivant : *Editto politico de navigazione mercantile austriaca*, et quelques ordonnances complémentaires publiées en 1818, sont les seuls documents relatifs au droit maritime. A part des dispositions assez étendues sur le contrat d'affrétement, nous n'avons rien trouvé qui se rapporte soit au contrat d'assurance maritime, soit aux avaries.

Cependant, d'après la police de *Trieste*, dans tous les cas non prévus par ladite police, et pour toutes les contestations pouvant s'élever entre l'assureur et l'assuré, les parties doivent s'en référer aux dispositions du Code de commerce autrefois en vigueur dans la Lombardo-Vénétie, et qui n'est autre que l'ancien Code de commerce français; dans le silence de ce Code, on s'en réfère au droit commun.

Nous notons encore, dans la police de *Trieste*, les usages suivants :

L'assurance sur navire comprend, à défaut de convention con-

traire, les victuailles, les avances faites à l'équipage, les approvisionnements de toutes sortes faites pour la dernière expédition; mais l'assurance sur corps ne comprend pas ces divers objets, s'il est prouvé qu'ils constituent un intérêt distinct de la propriété du navire : c'est ce qui arrive notamment lorsque les frais d'armement sont supportés par un affréteur en totalité. Même à défaut de cette preuve, s'il a été contracté par l'armateur une assurance séparée sur victuailles ou tous autres frais faits à l'occasion de la dernière expédition, que cette expédition soit antérieure ou postérieure à l'assurance sur corps, l'assureur a le droit, en cas de délaissement, de déduire du montant de l'assurance sur corps celui de l'assurance des victuailles et diverses avances. — Pour les bâtiments à vapeur, il est établi, par exception, que la machine peut être assurée séparément du corps du navire.

Dans le cas où l'assuré résilie l'assurance et rompt le voyage avant que l'objet assuré soit mis en risque, l'assureur a droit à l'indemnité de demi pour cent. Dans l'assurance à temps faite sous la condition de pouvoir résilier pour une partie du temps restant à courir, cette condition et la faculté correspondante accordée à l'assuré cessent par la survenance d'un sinistre.

La responsabilité de l'armateur, à l'égard des engagements pris par le capitaine, est réglée, vis-à-vis des assureurs, conformément à la disposition de l'ancien article 216 du Code de commerce français, qui est rappelée par la police de *Trieste* (Voir *suprà*, p. 56 et suiv.).

Angleterre. — Le contrat d'assurance est régi, en Angleterre, par des principes qui diffèrent, sur des points essentiels, de ceux de la législation française.

Une question se présente d'abord : L'assurance sur gageure est-elle permise par la loi anglaise? D'un côté, le pari ou gageure n'étant pas interdit par la loi, on a pu penser que le pari pouvait valablement revêtir la forme du contrat d'assurance, c'est-à-dire que toute personne pouvait, sans avoir aucun intérêt sur la chose assurée, soit comme propriétaire, soit comme créancier gagiste, stipuler le remboursement d'une certaine somme, si la chose d'autrui venait à périr. D'un autre côté, il est constant que le texte même de la loi anglaise prohibe, comme toutes les autres législations,

l'assurance sur pari ou gageure. Mais cette anomalie apparente se concilie très-bien avec l'esprit même de la loi anglaise. En effet la gageure est un contrat *sui generis*, qui peut valablement revêtir certaines formes du contrat d'assurance ; mais qui, par ses caractères autant que par ses effets, est absolument distinct du contrat d'assurance lui-même. La jurisprudence indique formellement cette distinction : la gageure, si telle est la forme du contrat, ne se présume pas ; elle doit être expressément stipulée, et se trouve alors régie par les règles ordinaires de ce contrat. Le contrat d'assurance, au contraire, suppose, de la part de l'assuré, un intérêt réel et certain ; aussi la justification de cet intérêt peut-elle être toujours exigée de l'assuré.

C'est dans ce sens que s'interprète le statut 19 Georges II ch. 37. Ce statut porte, en effet, qu'aucune assurance ne peut être faite sur un navire anglais ou sur des marchandises ou effets chargés sur un navire anglais, avec ou sans intérêt assurable, sans autre justification d'intérêt que la présentation de la police, par voie de police ou de gageure, ou sans réserve du produit du sauvetage à l'assureur.

On peut valablement contracter plusieurs assurances sur le même objet ; et toutes sont valables, sans qu'il y ait lieu de faire les distinctions ou les réductions déterminées par la loi française. L'assuré poursuit alors en paiement l'un des assureurs à son choix, sauf le recours de celui-ci contre les autres assureurs en contribution proportionnelle. Néanmoins les diverses assurances doivent contenir la même évaluation des choses assurées ; et s'il se présente des différences, les assureurs peuvent faire appliquer l'évaluation la plus faible, et cela, malgré toute convention contraire.

Le contrat d'assurance a pour objet soit le navire, en tout ou en partie, soit les facultés ; il peut être fait avant ou après le départ du navire, pour l'aller et le retour ou pour l'un des deux seulement, pour tout le voyage ou pour un parcours limité ; il peut être fait pour une durée déterminée.

Le fret peut être assuré sans qu'il y ait lieu de distinguer le fret acquis et le fret espéré. Toutefois l'assuré est tenu, en cas de sinistre, de prouver qu'il avait réellement opéré le char-

gement ou tout au moins qu'il avait déjà traité pour l'opérer.

Le connaissement constate d'une manière authentique le fait du chargement à bord : mais l'assuré doit encore l'affirmer sous serment. Ainsi certifié, le connaissement constitue la preuve de la propriété assurable.

La clause souvent insérée dans les polices « que dit être » (*contents unknown*) enlève une certaine force probante au connaissement, mais s'il est alors insuffisant pour faire preuve de la propriété, en faveur de l'assuré, on admet tous autres moyens de preuve, notamment la correspondance, les livres de commerce et même la preuve testimoniale.

La preuve de l'intérêt sur fret et sur profit espéré repose sur le même principe que l'intérêt sur marchandises.

Nous ferons remarquer ici que la définition du *fret* est très-large en droit anglais, et que le fret s'entend de tout profit que l'armateur tire de la location de son navire, et même du profit résultant du transport de marchandises isolées, lors même que ces marchandises seraient chargées pour le propre compte de l'armateur. Le fret est ainsi considéré comme la plus-value que le transport d'un lieu à un autre donne à la chose transportée. — Cependant il faut remarquer, en cas d'assurance du fret, que les termes par lesquels la police détermine le voyage à accomplir, s'interprètent rigoureusement d'après la jurisprudence.

Sont également assurables, à la différence du droit français, le profit espéré des marchandises et l'intérêt des sommes empruntées à la grosse.

De même qu'en droit français, et par les mêmes considérations, la loi anglaise prohibe l'assurance des loyers des capitaines ; mais les marchandises qu'ils ont à bord peuvent être assurées. Quant aux matelots, non-seulement ils ne peuvent faire assurer leurs salaires ; mais il ne leur est même pas permis de faire assurer leur pacotille, à la différence du capitaine qui peut être intéressé dans la cargaison.

L'assurance sur corps comprend tout ce que le navire a pu entraîner de frais jusqu'au moment de la mise à la voile. Ainsi elle porte sur tous les agrès, apparaux, provisions de guerre et de bouche, gages avancés à l'équipage, prime, prime des primes,

enfin sur le fret stipulé pour le voyage. — La description que contient la police fait foi pour tout ce qui s'y trouve porté, sans que l'assureur soit recevable à fournir la preuve contraire.

L'assurance sur navire ne comprend pas à la fois le navire et le chargement.

On peut couvrir, par une assurance, des chargements successifs sur le même navire et au cours d'un même voyage.—L'argent, les lingots et les bijoux peuvent aussi être assurés comme marchandises. Mais les effets du capitaine ou des gens de l'équipage et les provisions du navire ne seraient pas garantis par une assurance générale sur marchandises. — Les effets chargés sur le tillac ne sont garantis qu'autant que cette circonstance a été particulièrement mentionnée dans la police. Une assurance générale n'embrasse pas non plus les animaux vivants, à moins qu'il n'y ait convention expresse.

La propriété ennemie n'est pas susceptible d'être assurée ; tous les résidents en pays ennemis sont considérés comme sujets ennemis, indépendamment de leur nationalité (*Statuts* 21, *Georges II, ch.* IV ; *Georges III, ch.* II *et* XXVII). — Il en est de même des marchandises dont l'importation ou l'exportation est prohibée, notamment du commerce des esclaves. (1).

Les sommes empruntées à la grosse peuvent, par exception, faire l'objet d'un contrat d'assurance, lorsque l'emprunt a eu lieu pour un voyage aux Indes.

L'assurance est valablement faite sur bonnes ou mauvaises nouvelles ; mais à la condition que le navire soit spécifié et qu'il ait été accepté comme objet de l'assurance, et en outre, que la prime ait été payée avant la perte du navire. Le fait que la police n'aurait pas encore été remise à l'assuré ni timbrée avant le moment du sinistre ou même avant que la nouvelle en soit parvenue à l'assureur ou à l'assuré, n'influe en rien sur la validité du contrat. En effet, une telle assurance est considérée comme une garantie

(1) La loi anglaise admet l'assurance de la propriété ennemie, en temps de guerre, en vertu d'une *licence de commerce*, délivrée par la reine. Les licences, assez communes pendant le premier empire, permettaient de commercer avec les sujets ennemis, et même de les actionner devant les tribunaux de leur nation.

contre les dommages passés ou futurs que peut souffrir ou avoir soufferts l'objet assuré, sous la seule condition qu'aucune des parties n'ait déjà connaissance d'un sinistre antérieur.

Danemark. — Le contrat d'assurance peut avoir pour objet : le navire et ses apparaux et toutes les marchandises rendues à bord, suivant leur valeur ou estimation, mais sans comprendre ni les salaires des matelots, ni les vivres ou munitions de guerre. — La vie humaine, les profits imaginaires, et en général tout ce qui est *indéterminé* ne peut faire l'objet du contrat d'assurance. — Quelques auteurs qui ont écrit sur le droit commercial international, ont déduit de cette disposition qu'on ne pouvait pas assurer le fret espéré ni le capital prêté à la grosse. Mais c'est là une erreur que nous constatons : le fret et le prêt à la grosse sont assurables suivant les mêmes principes qu'en droit anglais ; il en est de même du profit espéré des marchandises, comme nous le verrons au chap. III (Voir *suprà*, chap. III, Danem.). — L'assurance ne peut jamais excéder les neuf dixièmes de la valeur de la chose assurée, à peine de nullité du contrat et de perte de la prime ; cette prohibition est tirée de l'ordonnance de 1681.

En Danemark, le monopole des assurances est concédé par privilége à la Compagnie royale, qui a son siége à Copenhague.

Suède. — Est susceptible d'être assurée toute *chose* ou tout intérêt appréciable en argent et soumis à des risques de mer.

Tout contrat, ayant un caractère aléatoire et portant sur l'issue possible d'un voyage par mer, est nul.

Sont susceptibles d'être assurés : le navire, ses agrès et son armement ; le fret ; les marchandises ; les prêts à la grosse et le profit maritime ; l'indemnité pour avarie ; l'argent emprunté ou déboursé pour le compte du navire, ou pour la réparation des avaries ; les autres frais qui, en vertu des lois ou par suite de conventions spéciales, doivent être payés pour le compte du navire, du fret ou de la cargaison ; le profit espéré des marchandises ; les avances sur marchandises ; les risques courus par l'assureur (réassurance).

Les assurances prises pour ces divers objets sont indépendantes les unes des autres.

L'assurance ne peut pas être prise : 1° par le capitaine d'un

navire pour ses gages ou les dédits qu'il peut avoir à payer; mais il peut faire assurer les marchandises chargées pour son propre compte; 2° pour les munitions et provisions de guerre, appartenant ou destinées aux ennemis du royaume; 3° pour un objet formant déjà le gage d'un prêt à la grosse pour le montant intégral de sa valeur; mais si cet objet n'est engagé que pour une partie de sa valeur, il peut être assuré pour le reste (art. 186 à 188 du Code marit. suéd.).

Si plusieurs assureurs ont assuré le même objet, simultanément et de bonne foi, contre les mêmes risques, et pour des sommes dont le montant dépasse la valeur réelle de l'objet, les assureurs sont conjointement responsables jusqu'à concurrence de cette valeur, et chacun d'eux pour une somme proportionnée à celle pour laquelle il a consenti l'assurance. Sont réputées simultanées les assurances contenues dans une seule et même police, ou prises le même jour. — Si le même objet est assuré plusieurs fois, mais non simultanément, contre les mêmes risques et pour le même temps, les dernières assurances ne valent que pour la partie de la valeur réelle de l'objet qui n'est pas couverte par les assurances précédentes. — Une assurance prise postérieurement à une autre est cependant valable : 1° lorsqu'en la prenant, l'assuré s'engage à céder à l'assureur tous les droits qui peuvent lui revenir par suite de l'assurance précédente; 2° lorsqu'en la prenant, l'assuré stipule formellement qu'elle sera valable, attendu qu'il n'est point couvert par l'assurance précédente, soit par suite de la nullité de celle-ci, soit parce que le premier assureur est en état de cessation de paiements; 3° si la première assurance a été prise pour le compte d'un autre et sans son ordre, et que la seconde soit prise par l'assuré lui-même; la seconde assurance est valable, pourvu que l'assuré n'ait pas connaissance de la première assurance ou qu'il déclare y renoncer. — Quand plusieurs assurances ont été prises simultanément ou successivement, s'il arrive que l'un des assureurs soit déchargé de ses obligations, cette circonstance n'altère en rien les droits et les obligations des autres (art. 192 à 195).

Norwége. — Même législation qu'en Danemark (Voir *suprà*, p. 568).

Russie. — Les assurances ont pour objet, suivant l'art. 888 du Code russe : 1° le navire chargé ou non chargé, armé ou non armé, escorté ou sans escorte ; 2° les dépendances du navire, tels que les agrès et apparaux, les victuailles, etc. ; les fonds avancés sur le navire, notamment les sommes prêtées à la grosse ; 3° les marchandises ou le chargement. — Le profit maritime du capital prêté à la grosse ne peut être assuré pour une somme supérieure à 6 pour 100. — Un ukase du 23 novembre 1781 autorise l'assurance contre l'incendie des vaisseaux qui se trouvent sur les chantiers ou dans les ports ; mais cette assurance spéciale ne participe pas des effets de l'assurance maritime proprement dite.

L'assurance sur bonnes ou mauvaises nouvelles, alors que le voyage est commencé, est autorisée par les art. 889 et 906 ; cette assurance peut être faite sur navire ou sur marchandises ; mais aux termes de l'art. 898, l'assuré est tenu de fournir aux assureurs un état de tous les renseignements et documents qu'il a pu se procurer sur le navire, et signaler la cause de son ignorance d'autres nouvelles. Néanmoins, dans les assurances de cette nature, le contrat doit exprimer si l'assureur du navire ou du chargement garantit le naufrage qui pourrait être survenu au moment où l'assurance est souscrite, ou s'il garantit seulement les risques futurs. — Si le propriétaire, au moment de l'assurance, avait déjà reçu la nouvelle de la perte du navire, et que la fraude ou la réticence vînt à être découverte, il serait passible des peines portées par la loi, sans préjudice de tous dommages-intérêts (art. 899).

L'assurance peut porter sur tout ou partie de la valeur de l'objet assuré, en temps de paix comme en temps de guerre, pour l'aller seulement ou pour l'aller et le retour, ou même pour un temps déterminé, pour tous les risques de mer ou pour certains risques déterminés, avec stipulation que le navire est en bon état de navigation ou sur déclaration du propriétaire qu'il est sans nouvelles du navire. Le propriétaire doit fournir un état exact du navire ou des marchandises assurées (art. 889).

L'assurance est réputée frauduleuse, si l'assurance porte sur un objet dont l'assuré n'est pas propriétaire ou sur lequel il ne

peut prétendre aucun droit de gage ni aucune créance, ou si l'objet assuré n'a pas été mis en risques, ou enfin si le même objet a été plusieurs fois assuré. L'assurance frauduleuse est punie par la loi et entraîne condamnation à des dommages-intérêts contre l'assuré (art. 890 et 891).

On ne peut assurer valablement les marchandises de contrebande, ni celles dont l'importation ou l'exportation est interdite par la loi. L'assureur ne doit aucune indemnité à l'assuré, en cas de perte ou de confiscation de ces marchandises, à moins que l'assuré n'ait fait la déclaration de leur nature à l'assureur (art. 893). Il y a lieu de rapprocher de cette disposition celle de l'art. 759 : si un chargeur fait embarquer des marchandises en ne déclarant au capitaine que leurs numéros et leurs marques particulières, et qu'il soit découvert plus tard qu'elles sont du nombre de celles dont l'importation ou l'exportation est prohibée, les retards ou les avaries éprouvées, par suite de ce fait, par les autres marchandises embarquées sur le même navire, donnent lieu à une action en dommages-intérêts contre le propriétaire expéditeur des marchandises prohibées.

L'assurance du profit espéré des marchandises et celle du fret espéré ne sont pas permises par la loi, qui n'autorise que l'assurance de la valeur réelle (art. 895-9° et 896).

Malte (Ile de). — Les coutumes maltaises, consignées dans le *Droit municipal*, nous offrent, sur la matière qui nous occupe, un ensemble assez complet de règles.

L'assurance peut avoir pour objet non-seulement le navire et les facultés ; mais encore le fret acquis ou espéré, le bénéfice espéré des marchandises, les sommes empruntées à la grosse et le profit maritime, et même le salaire des gens de l'équipage. Cependant l'assurance ne porte pas sur la totalité de la valeur de la chose assurée, et cette réduction constitue une sorte de franchise légale. Ainsi l'assureur n'est tenu, en cas de sinistre majeur, qu'au remboursement des sept huitièmes de la valeur. Mais cette restriction n'existe pas pour les choses assurées appartenant à des veuves, à des mineurs, à des établissements publics ou religieux, ou à des villes. On peut aussi stipuler dans la police que la somme assurée sera remboursée intégralement. — L'as-

suré est tenu de la justification de l'existence de l'objet assuré, au moment du contrat; et le contrat serait nul, si la chose n'existait plus, et que l'assuré eût connaissance de la perte. Si l'assuré était de mauvaise foi, il pourrait être condamné à des dommages-intérêts; mais l'assuré ne serait pas en droit d'exiger le paiement de la double prime, comme en droit français.

S'il y a pluralité d'assurances sur le même objet, et que la première n'absorbe pas entièrement la valeur de cet objet, il y a seulement lieu à réduction des assurances postérieures jusqu'au chiffre de cette valeur, en donnant toujours la préférence aux plus anciennes, de la même manière qu'il est réglé en droit français.

Les vendeurs de marchandises peuvent exiger de l'acquéreur qui en fait le chargement, et qui est encore débiteur du prix, que ces marchandises soient assurées.

États-Unis. — Les cours judiciaires des États-Unis ont adopté la jurisprudence anglaise, en matière d'assurances. Ainsi le fret espéré est susceptible d'être assuré aussi bien que le fret acquis; et tous les créanciers gagistes dont les titres varient à l'infini, ont un intérêt assurable, aussi légitime que celui du propriétaire réel.

Il existe néanmoins quelques différences notables. Ainsi il n'est pas interdit de souscrire une police par gageure; mais la mention doit en être expresse ou du moins l'intention des parties doit être prouvée à cet égard. Cette intention résulte suffisamment de la mention que l'évaluation donnée aux choses assurées a été agréée par l'assureur, sans qu'il y ait lieu de rechercher la valeur réelle, comme le veut la législation anglaise, qui annule même le contrat d'assurance, lorsqu'il y a exagération. — Les assurances par gageure, valables à *Nev-York*, sont nulles dans le *Massachusetts*.

Lorsque l'assurance n'est pas faite avec ou sans intérêt, c'est-à-dire à titre de pari, on observe, pour l'évaluation, les dispositions de la loi anglaise (Voir chap. VI, *Des obligations de l'assuré*, Angl. et États-Unis).

Les assurances contraires aux lois ou à la morale sont nulles.

L'assurance sur corps comprend les mêmes objets que dans la la loi anglaise. — Les étrangers qui ne peuvent avoir la propriété même partielle d'un navire, sont néanmoins admis à contracter

des assurances sur corps. — L'assurance sur facultés comprend la valeur des marchandises au cours du lieu du départ et au jour du chargement, avec les frais, prime d'assurance, prime des primes, sans que l'assuré soit tenu de spécifier isolément ces divers objets.

L'assurance des loyers des gens de mer est interdite, en raison du danger qu'elle offrirait pour la conservation du navire ; et cela bien que la législation des États-Unis paraisse la plus favorable de toutes à l'entière liberté des contractants. — Néanmoins, à la différence du droit anglais, les matelots peuvent faire assurer les pacotilles qu'on leur permet d'embarquer.

L'assurance de la chose ennemie est également nulle, comme l'enseigne Phillips. Le domicile d'un commerçant, par rapport à la chose ennemie, est réputé établi au lieu spécial où il a sa maison de commerce. — Une licence obtenue de l'ennemi donne au navire ou aux marchandises un caractère hostile et rend l'assurance nulle, lors même que le bâtiment ferait voile pour un pays neutre, et que ce serait le ministre de ce pays qui aurait délivré la licence. Cependant, dans le *Massachusetts*, on admet la validité des assurances faites contre toute capture, en vertu d'une licence délivrée par une nation ennemie. — L'assurance est nulle si elle a pour objet des choses dont l'importation ou l'exportation est interdite. — Lorsqu'un armateur est convaincu d'avoir exercé un commerce illégal qui entraîne la peine de la confiscation des marchandises ou de leur valeur, l'État a le droit, si ces marchandises ont été assurées et qu'elles viennent à être perdues, d'exiger de l'assureur le paiement de l'indemnité, au lieu et place de l'assuré. Mais s'il y a eu confiscation réelle des marchandises, l'État n'a plus de recours contre l'assureur, quand la perte survient postérieurement à la confiscation. — L'assureur peut se charger valablement des risques de la contrebande à l'étranger et de la contravention aux lois étrangères.

On ne peut faire assurer les sommes empruntées à la grosse ; mais le prêteur à la grosse peut faire assurer les sommes qu'il a avancées.

La pluralité des assurances sur les mêmes objets n'est pas une cause de nullité ; mais les divers assureurs qui ont contracté

en même temps ne répondent, comme en droit anglais, qu'en proportion des sommes assurées. De plus, les divers assureurs peuvent demander une réduction proportionnelle de la valeur assurée. Si les assurances ont été contractées successivement, la deuxième police n'a d'effet valable qu'autant que l'évaluation portée dans la première ne couvrirait pas entièrement la valeur de la chose assurée, et seulement pour le surplus. — La Cour suprême des États-Unis a décidé que si l'on ne peut reconnaître quelle est celle des assurances qui a précédé l'autre, les deux assureurs sont tenus solidairement.

L'assurance n'est pas susceptible de transmission par endossement. — Elle doit être faite pour un ou plusieurs voyages déterminés, mais elle ne peut être à terme, à la différence de la loi anglaise et des autres législations.

Les diverses dispositions dont nous venons de donner l'analyse dérivent de la coutume et de la jurisprudence; car il n'existe pas de texte de loi sur la matière des assurances.

Brésil. — Toute chose, tout intérêt appréciable à prix d'argent, qui est ou qui doit être exposé aux risques de mer, peut être l'objet de l'assurance maritime, toutes les fois qu'il n'y a pas de prohibition contraire. La jurisprudence décide que le prêteur à la grosse peut faire assurer les sommes prêtées ; mais l'emprunteur n'aurait pas le droit de faire assurer l'objet de son emprunt. Les dépenses extraordinaires faites pendant le voyage pour les besoins de l'expédition sont aussi assurables. — L'assurance ne peut être faite sur les choses d'un commerce illicite, ni sur les navires nationaux ou étrangers qui transportent ces objets; sur la vie d'aucun passager libre; sur les loyers à courir des hommes de l'équipage.

On peut assurer dans la même police le navire, le fret, sans distinguer le fret acquis du fret espéré et les facultés; mais, dans ce cas, la valeur de chacun de ces objets doit être déterminée séparément; à défaut d'évaluation distincte, chacun de ces objets doit être considéré comme formant l'objet d'une assurance particulière. — Le profit maritime du prêt à la grosse peut-il être l'objet d'une assurance? La jurisprudence admet l'affirmative, pourvu que la somme à laquelle on évalue le profit maritime soit déter-

minée. — Lorsque l'assurance est faite sur navire, sans aucune autre espèce de désignation, elle comprend tous les agrès, apparaux, outils, munitions, victuailles ou provisions ; mais cette assurance ne s'étend pas au fret ni au chargement, lors même que le navire serait chargé pour le compte du capitaine, de l'armateur ou du propriétaire du navire. L'assurance faite pour l'aller et le retour couvre les risques assurés pendant les délais de chargement et de déchargement, bien que la police ne contienne aucune clause à cet égard (Art. 685 et 686, et 689 à 691 du Code de comm. brésil.).

Le contrat d'assurance est nul : s'il est fait par une personne qui n'a aucun intérêt sur l'objet assuré ; s'il a pour objet des choses d'un commerce illicite ; s'il y a fraude ou dissimulation de la part de l'une des parties ; si la chose assurée n'est pas mise en risque ; s'il est prouvé que le navire était déjà en route avant l'époque indiquée dans la police, ou si, après cette époque, il a tardé à mettre à la voile, sans y avoir été contraint par force majeure ; si l'assurance s'applique à des objets déjà assurés pour leur entière valeur et les mêmes risques. Cependant, si la première assurance n'atteint pas la valeur entière de la chose assurée, ou si elle a été faite avec exception de certains risques, la seconde assurance est valable pour l'excédant non assuré et pour les risques qui ont été exceptés. Le contrat d'assurance est encore nul s'il a pour objet le profit espéré avec cette circonstance qu'il n'a été déterminé aucune somme pour l'évaluation de l'objet assuré ; mais l'assurance du profit espéré est valable, si la somme a été déterminée ; si les marchandises ont été placées sur le pont, et que ce fait n'ait pas été mentionné dans la police ; si les choses assurées se trouvaient déjà perdues ou avaient cessé d'être en risque, au moment de l'assurance, et qu'il y ait présomption fondée que l'assureur ou l'assuré ait pu en avoir connaissance au moment de l'assurance. Cette présomption existe et peut se prouver par tous moyens, lorsque la nouvelle était parvenue, à la date de l'assurance, au lieu où elle a été faite ou à celui d'où a été expédié l'ordre de faire assurer. — Toutefois, si l'assurance est faite avec la clause : *sur bonnes ou mauvaises nouvelles*, ou celle : *navire perdu ou non perdu*, la

présomption cesse, sauf le droit de prouver la fraude (art. 677).

L'assurance peut être faite sur tout ou partie d'un objet, avant ou pendant le voyage, pour l'aller et retour ou pour l'un de ces voyages seulement, pour le voyage entier ou pour un temps limité, pour les risques du transport par mer seulement ou à la fois pour les risques de mer et ceux du transport par canaux et rivières. — Si l'assuré ignore la nature des marchandises qui doivent composer le chargement ou le navire sur lequel le chargement a eu lieu, il peut néanmois faire valablement assurer sous la dénomination générique de *facultés*, dans le premier cas, et avec la clause : *sur un ou plusieurs navires*, dans le second. L'assuré n'est pas alors tenu, comme il est prescrit dans les cas ordinaires (Voir *infrà*, chap. III, Brésil), de désigner le nom du navire ; il suffit que l'assuré déclare qu'il l'ignore, et s'il fait assurer pour le compte d'autrui, qu'il mentionne la date et la signature de la dernière lettre d'avis ou d'ordre qu'il a reçue. — Lorsque l'assurance est faite sous la dénomination générique de *facultés*, l'assuré est tenu de prouver, en cas de sinistre, qu'il a été fait un chargement d'une valeur égale à celle déclarée dans la police ; et lorsqu'elle est faite avec la clause : *sur un ou plusieurs navires*, il doit prouver que le chargement a réellement eu lieu sur le navire qui a éprouvé le sinistre. — Sous la désignation générale de *facultés*, on ne comprend pas les objets précieux ni les munitions de guerre ; il est nécessaire que ces objets soient spécifiés dans l'assurance pour qu'ils y soient compris. Il a été jugé que l'expression *chargement* ne comprenait pas davantage les choses mentionnées dans la disposition qui précède (Art. 669 à 672).

Buenos-Ayres. — L'assurance n'est valable qu'autant qu'elle est fondée sur un intérêt certain. — Ainsi l'assureur n'est soumis à aucune responsabilité si celui qui fait assurer pour son compte ou pour compte d'autrui n'a pas un intérêt sur la chose assurée, au moment du contrat, à moins que l'assurance ne soit faite sous la condition que l'assuré aura plus tard un intérêt sur la chose assurée. L'assurance doit aussi, à peine de nullité, et sans préjudice de l'action pénale, avoir un objet licite (Art. 637 et 638 du Code de comm. argentin).

On ne peut, sous peine de nullité du second contrat, faire

assurer une seconde fois, pour le même temps et les mêmes risques, les choses qui ont déjà été assurées pour leur entière valeur. — Cependant la seconde assurance serait valable, si l'assuré avait déchargé le premier assureur de toute responsabilité, par une renonciation dûment notifiée. Dans ce cas, la nouvelle police doit mentionner, à peine de nullité, la première assurance et la renonciation qui en a été notifiée au premier assureur. On peut encore valablement assurer une chose déjà assurée pour sa valeur entière, en tout ou en partie, sous la condition expresse que l'assuré ne pourra faire valoir ses droits contre les seconds assureurs qu'autant que la première assurance ne ressortira pas à effet et que l'assuré ne pourra être indemnisé des premiers assureurs. La seconde police doit alors énoncer clairement les conventions précédentes, sans quoi la seconde assurance serait nulle comme portant sur un objet déjà assuré. — Si la première assurance ne comprend pas la valeur intégrale de la chose assurée, ou si elle exclut certains risques, une seconde assurance peut être faite à raison soit du surplus de la valeur, soit des risques qui ne sont pas à la charge des premiers assureurs. — Lorsque plusieurs assurances ont été faites de bonne foi sur le même objet, et que la première couvre la valeur intégrale de la chose, les assurances postérieures sont nulles. Mais si la première assurance ne couvre pas l'intégralité de la valeur, les assurances postérieures sont valables jusqu'à concurrence du surplus de la valeur, et suivant leur ordre de date. Si les diverses assurances ont été faites sur la même chose et pour la valeur intégrale, pour la même durée, et cela par différentes polices signées le même jour, les différents assureurs sont tenus chacun dans la proportion de la somme qu'il a assurée à la valeur totale et réelle. Les assureurs dont les contrats restent sans effet sont tenus de restituer la prime, sous déduction d'une indemnité de demi pour cent de la valeur assurée. Dans les cas que nous venons de citer, il n'est pas permis à l'assuré d'annuler une assurance antérieure pour faire tomber la responsabilité sur les assureurs postérieurs ; et dans le cas où il déchargerait ainsi des assureurs antérieurs, il serait considéré comme substitué à eux pour la même somme et dans le même ordre (Art. 641, 659 et 663 à 665).

L'assurance qui excéderait la valeur de la chose assurée, ne serait valable que jusqu'à concurrence de la valeur réelle, à moins que la police ne contînt la clause *vaille plus vaille moins*, comme nous le verrons au chap. III, sur l'art. 662. Si la valeur intégrale n'a pas été assurée, l'assureur n'est tenu, en cas de sinistre, que dans la proportion de la somme assurée à la valeur intégrale. Cependant les parties peuvent convenir que, sans considérer la valeur plus grande de la chose assurée, les dommages seront couverts jusqu'à concurrence du montant intégral de la somme assurée (Art. 642).

Nous verrons au chap. IV les cas dans lesquels il y a lieu à restitution de la prime, soit que l'assurance vienne à être annulée en tout ou en partie, soit que le contrat ne puisse avoir d'effet par la perte de la chose avant que les risques n'aient commencé à courir pour l'assureur.

L'assurance maritime peut avoir pour objet : 1° le corps et quille du navire, chargé ou déchargé, armé ou non armé, naviguant seul ou sous convoi ; 2° les voiles et agrès ; 3° l'armement ; 4° les victuailles et en général tous les frais faits pour le navire jusqu'au moment de sa sortie ; 5° les sommes empruntées à la grosse et le profit maritime ; 6° la cargaison ; 7° le profit espéré des marchandises ; 8° le fret stipulé ; 9° la liberté des gens de mer ou des passagers. — L'assurance du navire, sans autre désignation, comprend le corps et quille, les voiles, agrès, armement et victuailles, mais non la cargaison, encore que le navire soit chargé pour le compte de l'armateur, à moins que l'assurance de la cargaison ne soit expressément énoncée au contrat. — L'assurance peut porter sur tout ou partie des objets que nous venons d'indiquer, conjointement ou séparément ; elle peut être faite en temps de paix ou de guerre, avant le départ du navire ou en cours de voyage, pour l'aller et le retour ou pour l'un de ces voyages seulement, pour toute la durée du voyage ou pour un temps limité, pour tous les risques de mer ou seulement pour quelques-uns de ces risques, sur bonnes ou mauvaises nouvelles (Art. 1319 et 1320).

Si l'assuré ignore la nature des marchandises qu'il attend ou le navire sur lequel elles doivent être chargées, il peut néanmoins

les faire assurer valablement, sous le nom générique de *marchandises*, dans le premier cas, et avec la mention *en un ou plusieurs navires*, dans le second, sans que l'assuré soit tenu de désigner le nom du navire, mais à la condition qu'il déclare dans la police qu'il l'ignore et, en outre, qu'il déclare la date et la nature des ordres qu'il a reçus ou qu'il produise une lettre d'avis. — Lorsque l'assurance est ainsi faite sous la dénomination générale de marchandises, l'assuré doit prouver, en cas de perte, que les marchandises ont été chargées jusqu'à concurrence de la valeur énoncée dans la police; et si l'assurance a été faite sous la clause *en un ou plusieurs navires*, il doit aussi prouver que le chargement a été fait sur le navire qui a essuyé le dommage. Sous la qualification de marchandises on ne comprend pas les monnaies, les matières d'or et d'argent, les provisions et munitions de guerre; et si de tels objets sont compris dans l'assurance, il est nécessaire qu'ils soient spécialement désignés. — Si l'assurance est faite sur navire ou facultés ou sur partie de l'un ou l'autre de ces objets, pour une destination indéterminée, et que l'expédition ait pour objet la vente de la cargaison dans le lieu où elle sera le plus avantageuse, l'assuré devra informer l'assureur de l'incertitude de la destination et de toutes les circonstances de l'expédition, notamment des ordres donnés au capitaine, afin que l'assureur tienne compte de tous ces faits pour la fixation de la prime; l'assuré doit déclarer aussi les lieux où le navire fera échelle, ainsi que les risques qui peuvent survenir. La police doit mentionner toutes ces circonstances ainsi que les autres qui peuvent se présenter (Art. 1321 à 1324).

Le contrat d'assurance est nul s'il a pour objet : 1° les loyers et salaires des gens de l'équipage ; 2° les navires et objets déjà affectés à un emprunt à la grosse pour leur valeur intégrale et sans exception de risques ; 3° les choses dont le trafic est prohibé par les lois et règlements de l'Etat; 4° les navires nationaux ou étrangers employés au transport des choses dont le trafic est prohibé. — Si le navire ou les objets affectés à un emprunt à la grosse ne le sont pas pour leur entière valeur, l'assurance peut être faite pour l'excédant ou pour les avaries communes qui doivent être remboursées par contribution en cas d'heureuse arrivée.

On peut faire assurer les navires en cours de voyage ou les marchandises déjà sorties du lieu où les risques doivent commencer pour compte de l'assureur, mais à la condition que la police exprime soit l'époque précise de la sortie du navire ou du départ des marchandises, soit l'ignorance de l'assuré à cet égard. En tout cas, la police doit énoncer, à peine de nullité, les dernières nouvelles parvenues à l'assuré, relativement au navire et chargement; et si l'assurance a été faite pour compte d'un tiers, la date de l'ordre ou la lettre d'avis, ou enfin la déclaration expresse que l'assurance a été faite sans mandat de l'intéressé. — Quand l'assuré a déclaré dans la police qu'il ignore l'époque de la sortie du navire, et qu'en fait l'assurance a été consentie depuis son départ du lieu d'où les risques ont commencé à courir pour compte de l'assureur, celui-ci peut exiger, en cas de perte ou d'avaries, que l'assuré déclare sous la foi du serment qu'il a ignoré le jour du départ. L'assurance serait nulle s'il était prouvé que le navire fût sorti avant le jour indiqué dans la police. Si le jour du départ n'est pas indiqué dans la police, et qu'il n'y soit pas mentionné que l'assuré l'ignore, on présume qu'il a reconnu que le navire se trouvait encore dans le port de départ, à l'arrivée du dernier courrier au lieu et au jour où a été signé le contrat.

L'assurance est nulle si elle a pour objet un navire qui ne se trouve pas encore au lieu d'où les risques doivent commencer, ou qui n'est pas encore en état d'entreprendre le voyage ou de recevoir le chargement ; elle est également nulle si elle a pour objet des marchandises qui ne peuvent être immédiatement chargées. Cependant l'assurance serait valable si la police mentionnait ces circonstances, ou si elle exprimait l'ignorance de l'assuré à cet égard, avec l'énonciation de l'ordre ou de la lettre d'avis, ou la déclaration que l'assuré n'a pas de mandat exprès; en tout cas, la police doit contenir mention des dernières nouvelles parvenues à l'assuré concernant le navire ou le chargement. En cas de sinistre, l'assuré ou son mandataire doit affirmer sous serment, si l'assureur le requiert, qu'il ignore ces diverses circonstances (Art. 1330 à 1338).

L'assurance sur corps et quille peut être faite pour la valeur entière du navire avec tous ses agrès et les frais faits jusqu'au

commencement du voyage, en déduisant, comme nous l'avons vu plus haut, les sommes empruntées à la grosse sur le navire. — Il est permis de faire assurer les marchandises pour leur valeur entière, c'est-à-dire pour leur prix d'achat avec tous les frais faits jusqu'à bord, y compris la prime d'assurance, sans qu'il soit nécessaire de spécifier la valeur de chacun de ces objets. — L'assurance peut aussi avoir valablement pour objet la valeur réelle des objets assurés, augmentée du prix du fret, des droits d'importation et autres frais qui doivent nécessairement être payés en cas d'heureuse arrivée, pourvu qu'il y ait à cet égard une stipulation expresse dans la police. Si les objets assurés n'arrivent pas à bon port, l'augmentation, stipulée comme il vient d'être dit, reste sans effet, en tant que ces objets sont dégrevés, en tout ou en partie, par le fait de la perte, du paiement du fret, des droits d'importation et autres frais indispensables. Mais si le fret a été payé par anticipation au capitaine, suivant convention passée avant le départ, l'assurance subsiste quant au fret ainsi payé par anticipation; mais le fait du paiement doit être prouvé, en cas de perte ou d'avarie (Art. 1343 à 1346).

Le fret entier et non-seulement le fret acquis peut être l'objet de l'assurance. En cas de perte ou de naufrage du navire, il y a lieu de déduire du fret assuré tout ce que, par suite de cet événement, le capitaine ou l'armateur sont dispensés de payer aux gens de l'équipage pour leurs loyers ou autres frais (Art. 1349).

En cas d'assurance contre les risques de l'esclavage, on stipule une somme pour la rançon de la personne assurée. Si la personne assurée est rachetée pour une somme moindre que celle convenue, la différence profite à l'assureur. Si la rançon est plus élevée, l'assuré ne peut exiger que la somme stipulée dans la police (Art. 1350).

Chili. — L'art. 517 pose ce principe que l'assurance ne peut jamais être l'occasion d'un gain. Par suite, l'assurance n'est valable que jusqu'à concurrence de la véritable valeur de l'objet assuré, encore que l'assureur aurait pris à sa charge une indemnité qui excéderait cette valeur. Lorsque la valeur intégrale n'est pas assurée, l'assureur ne doit indemniser du sinistre que dans la proportion qui existe entre la somme assurée et la valeur assu-

rable. Cependant les intéressés peuvent stipuler que l'assuré sera indemnisé de la totalité de la perte ou des dommages, en tant que le montant du sinistre n'excédera pas la somme assurée (Art. 532).

L'assurance ne produit d'effets qu'autant que la chose assurée a été mise en risques. Ainsi la nullité peut être demandée par les assureurs, toutes les fois que le navire est resté un an, depuis le jour de la signature de la police, sans entreprendre le voyage assuré (Art. 1273). — La nullité résulte aussi de certaines circonstances qui font présumer l'intention d'abandonner le voyage projeté ou qui mettent obstacle à ce voyage; et, dans ces divers cas, les assureurs ont droit à un demi pour cent de la somme assurée. Aux termes de l'art. 1274, la retenue du demi pour cent a lieu notamment : 1° si la nullité a été prononcée par suite de circonstances qui ont été ignorées des assureurs, et sans qu'il y ait faute de leur part; 2° si, avant que le navire ait mis à la voile, le voyage a été rompu, même par le fait de l'assuré, ou s'il a appareillé pour une destination autre que celle indiquée dans la police; 3° si le navire a été retenu, avant le commencement du voyage, par ordre du Président de la République; 4° s'il a été chargé d'autres marchandises que celles désignées dans la police, ou si elles ont été transportées sur un autre navire ou par un autre capitaine que celui qui a été désigné; 5° si l'assurance a pour objet des choses déjà affectées pour leur valeur entière à un contrat à la grosse, et que l'assureur l'ait ignoré; 6° si le chargement assuré doit être fait sur plusieurs navires, que la somme assurée sur chacun d'eux ait été fixée, et que le chargement ait eu lieu sur un nombre de navires moindre que celui porté dans la police, ou sur un seul d'entre eux. Dans ce cas, la responsabilité des assureurs est limitée aux sommes assurées sur le navire ou les navires qui ont reçu le chargement; l'assurance est nulle pour le surplus des sommes assurées, et l'indemnité de demi pour cent est acquise à l'assureur sur les sommes pour lesquelles l'assurance est annulée (Art. 1257); 7° si l'assurance est annulée pour fraude ou réticence de l'assuré, comme nous le verrons au chapitre VI. — En règle générale, l'assuré peut ne pas donner suite à l'assurance, sans avoir à en exprimer les motifs, en abandonnant à

l'assureur l'indemnité de demi pour cent (Art. 1280). Ainsi l'assurance est annulée, si le voyage vient à être rompu ou changé, avant que les risques aient commencé à courir (Art. 1228). — Enfin lorsque le contrat d'assurance a été annulé faute de valeur assurable, les assureurs restituent la prime, mais ils ont droit à l'indemnité de demi pour cent.

En cas de pluralité d'assurances sur le même objet, les art. 525 à 529 du Code chilien reproduisent en entier les dispositions contenues dans les art. 641 et suiv. du Code argentin (Voir *suprà*, Buenos-Ayres, p. 577). Nous ne trouvons qu'une légère addition dans l'art. 526; si plusieurs assurances sont faites sur la même police, et que l'une d'elles ne soit pas datée, elle est présumée faite à la même date que celle qui suit immédiatement.

Lorsque plusieurs assureurs assurent un chargement pour des parties ou des quotités distinctes, sans exprimer les objets qu'embrasse chaque assurance, les assureurs paient au prorata des pertes survenues dans le chargement ou dans une partie quelconque de celui-ci.

L'assurance maritime peut avoir pour objet : 1° le corps et quille du navire, armé ou non armé, chargé ou non chargé, que le navire soit à son port d'immatriculation ou dans un port d'armement, qu'il navigue seul ou sous convoi; 2° les agrès du navire; 3° l'armement; 4° les victuailles; 5° le coût de l'assurance; 6° les sommes prêtées à la grosse; 7° la vie et la liberté des gens de mer et des passagers; 8° les marchandises chargées, et en général toutes choses dont la valeur est appréciable en argent, exposées aux risques de perte ou de détérioration par fortune de mer. — Ne peuvent faire l'objet d'une assurance maritime: 1° les loyers du capitaine et des gens de l'équipage; 2° le fret non acquis du chargement existant à bord; 3° les sommes empruntées à la grosse; 4° le profit des prêts maritimes; 5° les choses appartenant à des sujets d'une nation ennemie; 6° le navire qui se livre habituellement à la contrebande ni les dommages provenant de ce fait (Art. 1217 et 1218). — Ces dispositions se déduisent des principes généraux posés dans l'art. 522, d'après lequel l'assurance ne peut avoir pour objet: 1° les gains ou bénéfices espérés; 2° les objets d'un commerce illicite; 3° les choses déjà as-

surées pour leur valeur entière, à moins que la nouvelle assurance ne se rapporte à un temps différent, à des risques d'une autre nature que ceux couverts par le premier contrat; 4° les choses qui ont déjà commencé à courir les risques.

L'assurance faite soit sur navire soit sur chargement, ne comprend que celui des deux objets exprimé dans la police, encore que le propriétaire du navire soit aussi celui des marchandises. — L'assurance sur corps et quille comprend les agrès, l'armement, les victuailles et tous les accessoires du navire, à moins qu'il n'y ait stipulation contraire. — L'assurance du chargement, sans autre désignation, comprend toutes les marchandises mises à bord, à l'exception des monnaies d'or ou d'argent, des lingots de ces mêmes métaux, des munitions de guerre, des diamants, des perles et autres objets précieux. Ces objets ne peuvent faire l'objet de l'assurance sans être nécessairement spécifiés dans la police. — L'assurance faite pour le voyage de retour comprend les marchandises chargées au port de destination, aussi bien que celles chargées dans les ports d'escale (Art. 1219).

Le navire peut être assuré pour toute la valeur des corps et quille, agrès, armement et victuailles, sous la déduction des sommes déjà empruntées à la grosse. Le chargement peut aussi être assuré, sous la même déduction, pour la valeur entière des marchandises, suivant leur estimation au port d'expédition et au moment où elles sont chargées, y compris les frais de mise à bord et la prime d'assurance. — L'assurance peut être faite sur tout ou partie de ces objets, conjointement ou séparément, en temps de paix ou de guerre, avant le départ du navire ou en cours de voyage, pour l'aller et le retour ou l'un des deux voyages seulement, pour toute la durée du voyage ou pour un temps déterminé, pour tous les risques de mer ou pour quelques-uns seulement, sur bonnes ou mauvaises nouvelles (Art. 1220 et 1221).

L'assurance faite à terme prend fin à l'expiration du terme convenu, lors même qu'à ce moment les risques seraient encore pendants. Cependant si, par force majeure, le navire est retenu dans le port d'expédition, le délai stipulé ne commence que du jour où le navire est libre de prendre la mer (Art. 1248 et 1249).

Les dispositions de la loi sur les assurances maritimes s'appli-

quent également à la navigation dans les eaux intérieures, en tant qu'il n'y est pas expressément dérogé (Art. 601). Nous indiquerons ces dérogations au cours de chaque chapitre.

Pérou. — Le Code de commerce péruvien reproduit dans les art. 869 à 876 les dispositions contenues dans les art. 848 à 856 du Code espagnol. Toutefois l'art. 873 modifie comme il suit l'art. 854 du Code espagnol : on ne peut assurer sur navire plus des trois quarts de sa valeur, déduction faite des sommes empruntées à la grosse sur le navire.

Les art. 880 à 882 du Code péruvien reproduisent encore les art. 858 à 860 du Code espagnol sur l'évaluation des choses assurées (Voir *suprà*, Esp., p. 552).

Amérique centrale. — Mexique. — A défaut de législation particulière sur les assurances, ces divers pays appliquent la loi espagnole (Voir *suprà*, Esp., p. 552).

Pays musulmans. — Aucun des pays musulmans ne nous offre de lois spéciales sur la matière des assurances maritimes. Du reste, nous ne ferons que répéter une chose souvent constatée, en rappelant que les mœurs religieuses de l'Orient et le fatalisme autant que l'insouciance des Musulmans rendront longtemps impossible une loi sur les assurances. Le commerce est d'ailleurs concentré entre les mains des étrangers, qui, conformément aux capitulations encore en usage dans tout l'Orient, excepté en Égypte, où elles ont subi des modifications récentes, sont soumis aux lois de leurs pays respectifs et jugés par leurs consuls. Nous renvoyons à cet égard à ce que nous avons dit dans la première partie de notre MANUEL DE DROIT COMMERCIAL FRANÇAIS ET ÉTRANGER (*Commerce terrestre*) — (Voir p. 16).

Il n'existe, à Constantinople, qu'une seule compagnie d'assurances, *le Triton*, dont la police contient une clause soumettant les parties à la loi hellénique. Or, nous avons vu plus haut que le Code de commerce de la Grèce reproduisait identiquement les dispositions de notre Code français.

L'*Égypte* qui vient de s'affranchir des capitulations par des traités internationaux, auxquels la France a jusqu'à présent refusé de s'associer, prépare en ce moment une loi commerciale, afin

de réaliser, dans cette partie de l'Orient, l'unité de législation si désirable en matière commerciale.

A défaut de lois commerciales, il existe certains usages généralement admis que nous n'omettrons pas de rapporter.

La place d'*Alexandrie* n'a pas de police spéciale. Les assurances se font aux conditions de la police de Londres, lorsque les marchandises sont chargées pour l'Angleterre, et aux conditions de la police de Marseille, lorsque les marchandises sont destinées pour la France. Les marchandises chargées pour l'Adriatique s'assurent aux conditions de la police de Trieste (Note transmise par le *Bureau-Veritas*).

CHAPITRE II

PAR QUELLES PERSONNES L'ASSURANCE PEUT-ELLE ÊTRE CONTRACTÉE?

LÉGISLATION FRANÇAISE.

Différentes personnes, en dehors du propriétaire réel, peuvent avoir un intérêt assurable sur la même chose. Tels sont : le prêteur, le consignataire, le gérant ou facteur, le commissionnaire, le bailleur de fonds, et généralement tous ceux que leur profession entraîne à faire des avances. Aussi, bien que la loi ne permette pas que, par des assurances multiples, on puisse obtenir au delà de la valeur de la chose assurée, elle n'interdit pas à tout autre que le propriétaire des objets assurés, de stipuler lui-même une assurance, si, comme créancier gagiste, il a un intérêt personnel à la conservation du gage. En conséquence, il peut, après une première assurance faite par le propriétaire, faire assurer à son tour les mêmes objets pour sûreté de son gage; et cette seconde assurance produit ses effets, si la première devient caduque.

Cette jurisprudence, consacrée par un arrêt de la Cour de Cassation, du 26 avril 1865, se justifie par cette considération que le créancier-gagiste, devenu en vertu de son titre le principal intéressé, ne doit pas être exposé à se voir victime de la négligence ou peut-être même de la fraude du propriétaire débiteur-gagiste ; il n'y a pas là cumul d'assurances dans le sens de l'art. 359 du Code de commerce.

L'intérêt assurable existe donc pour le créancier comme pour le propriétaire ; mais au point de l'évaluation du dommage résultant de la perte de la chose, l'évaluation n'est pas exactement la même pour le propriétaire de la chose assurée que pour celui qui n'y a d'intérêt que comme créancier. Ainsi, pour l'un, l'étendue du préjudice est déterminée par la valeur même de la chose ; et pour l'autre, elle l'est par le chiffre de sa créance, dont l'évaluation peut être différente de celle de la chose assurée.

Le propriétaire de la chose ou tout intéressé peut faire l'assurance soit directement, soit par l'entremise d'un mandataire ou d'un commissionnaire ; ce dernier mode est dit *assurance pour compte*. L'assurance par mandataire est soumise à une jurisprudence spéciale dont les règles diffèrent du droit commun en matière de mandat et de commission.

§ 1. — Des différentes formes d'assurances pour compte.

La célérité indispensable dans les affaires commerciales et les commodités qui devaient être laissées aux intéressés pour contracter les assurances, même dans des lieux éloignés où leur surveillance ne peut s'étendre, a rendu d'un emploi universel l'assurance pour compte. On em-

ploie ordinairement les formules suivantes : pour compte d'ami, pour compte d'une personne à nommer, pour compte des intéressés, pour compte de la personne désignée dans le connaissement, pour compte d'autrui, pour compte de qui il appartiendra. Ces diverses formules ont toujours pour objet de bien spécifier quel est l'intéressé, afin de ne pas laisser supposer que le souscripteur pour compte n'ayant aucun intérêt personnel, aurait fait une gageure.

En pratique, le connaissement est généralement le seul titre de propriété des marchandises, et sa production est une justification si complète et si suffisante qu'il a été jugé par arrêt de cassation du 2 février 1857, que les assureurs à qui cette production a été faite n'ont pas même qualité pour s'enquérir des rapports qui ont pu exister entre le commettant et le commissionnaire, au point de vue de l'intérêt assurable ; ils ont néanmoins le droit de poursuivre contre l'assuré commettant le paiement de la prime.

Si le sinistre survient et qu'il y ait lieu pour l'assuré d'exercer son recours contre l'assureur, le commissionnaire doit aussitôt quitter l'anonyme, révéler l'ordre qu'il a reçu et nommer le propriétaire véritable ; faute de quoi, il laisserait croire à une simple gageure. La nécessité de cette révélation résulte des termes mêmes de l'art. 332 qui exige que l'assuré fasse connaître sa qualité de propriétaire ou de commissionnaire ; de l'art. 379, qui oblige l'assuré, en faisant le délaissement, à déclarer toutes les assurances qu'il a pu faire, faire faire ou ordonner, et l'argent qu'il a pris à la grosse, soit sur le navire, soit sur les marchandises, et qui suspend jusque-là le paiement par les assureurs ; enfin elle résulte de l'art. 384

qui accorde aux assureurs un délai de trois mois pour le paiement du dommage, afin qu'ils puissent discuter l'intérêt sérieux de l'assuré et rechercher les réticences ou les fausses déclarations qui lui seraient imputables.

L'assureur peut-il exiger du commissionnaire un mandat exprès? Les auteurs sont d'accord pour admettre que le mandat a pu ne pas être exprès à l'origine; mais il est toujours nécessaire que la ratification soit fournie postérieurement par le propriétaire; faute de quoi on ne verrait dans le contrat qu'une opération de jeu par l'assurance de la chose d'autrui.

En principe, un tiers ne peut, en prenant la qualité de commissionnaire, souscrire valablement, comme *negotiorum gestor*, une assurance qui ne serait pas ratifiée plus tard par le propriétaire. En vain prétendrait-il qu'il a été aussi soucieux des intérêts du propriétaire que celui-ci devait l'être lui-même, on ne peut admettre que l'assurance pour compte fasse l'objet d'un quasi-contrat, alors surtout que l'assurance maritime donne lieu à un transfert de biens par le délaissement (Ainsi jugé par arrêt de la Cour d'Aix, du 5 janvier 1828).

Bien que la police porte la mention « pour compte de qui il appartient », il se peut que celui qui souscrit ainsi, en qualité de commissionnaire, soit le propriétaire des marchandises, et qu'il ait supporté la prime pour son propre compte; on a jugé dans ce cas que la mention « pour compte de qui il appartient » n'est pas l'exclusion du compte de soi-même (Marseille, 27 nov. 1862).

§ 2. — Le mandataire pour compte s'oblige directement.

Il est de principe, en matière d'assurances, que le commissionnaire, bien qu'il déclare souscrire pour compte, est

personnellement obligé envers l'assureur, comme s'il avait contracté pour son propre compte. La jurisprudence moderne est d'accord en cela avec les anciennes coutumes. On cesse d'appliquer ici les règles du mandat ordinaire, dans lequel le mandataire n'oblige que son mandant.

L'assuré-commissionnaire est donc personnellement obligé au paiement de la prime, et il est soumis aux autres obligations de l'assuré ; le propriétaire est également obligé avec le commissionnaire, lorsqu'il vient à être nommé après la signature du contrat d'assurance et dans les actes d'exécution. D'un autre côté, l'assureur est obligé non-seulement envers l'assuré-commissionnaire, mais aussi envers le propriétaire, lorsqu'il vient à être nommé en temps utile.

Si le propriétaire était dénommé originairement dans la police, il serait seul obligé, car le commissionnaire ne serait plus qu'un mandataire ordinaire.

Le principe que le commissionnaire qui agit en son propre nom n'engage point son commettant vis-à-vis des tiers et que le contrat de commission ne lui donne qu'un recours personnel contre son commettant, produit diverses conséquences. Ainsi l'assureur n'a point d'action solidaire contre l'assuré commissionnaire et le commettant ; il peut seulement, par voie indirecte, exercer contre le commettant les droits et actions qui appartiennent au commissionnaire. Toujours suivant le même principe, l'assureur ne saurait réclamer du commettant la prime que celui-ci aurait déjà payée à son commissionnaire.

L'obligation directe contractée par l'assuré pour compte ne fait pas obstacle à ce que le commettant exerce lui-même, dès qu'il a été nommé, ses droits et actions contre

l'assureur ; l'assuré pour compte peut aussi les exercer. Il ne faut pas voir en cela une dérogation à cet ancien principe de droit : « Nul ne plaide par procureur » ; il est plus vrai de dire que le contrat d'assurance est un contrat exceptionnel qui confère au commissionnaire des droits plus étendus que le mandat ordinaire. Au reste la maxime ne saurait s'appliquer ici, puisque le commissionnaire est lui-même un obligé.

L'obligation personnelle de l'assuré pour compte envers l'assureur n'empêche jamais celui-ci d'opposer au commissionnaire toutes les exceptions qui procèdent du chef du commettant.

Il en serait autrement de l'exception de dol, du fait du commettant ; l'assuré-commissionnaire ne saurait en être personnellement responsable, de telle sorte que si ce dernier touchait, de bonne foi, le montant de l'assurance, et rendait ensuite ses comptes à son commettant, l'assureur ne serait pas fondé à intenter contre lui une action en répétition (Cass., 18 mai 1844). En règle générale, le commissionnaire est responsable du dol et de la fraude, lorsqu'il s'agit de faits antérieurs au contrat et dont il a eu connaissance ; pour les faits postérieurs, il ne répond que de ceux qui lui sont personnels.

Le commettant peut, en tout état de procédure et jusqu'à parfait paiement par l'assureur, se substituer à l'assuré pour compte ; et cela même après condamnation, signification et commandement au profit de l'assuré pour compte.

Bien que l'assuré pour compte soit un obligé vis-à-vis de l'assureur, il reste lié, vis-à-vis de son commettant, par les règles ordinaires du mandat. Ainsi il est tenu de se renfermer dans les instructions qu'il reçoit ; comme man-

dataire salarié, il serait responsable de sa faute dans le choix de l'assureur. Pour le recouvrement de l'avance de la prime, il est admis à faire valoir un privilége spécial sur le produit de l'assurance, lorsqu'il est resté nanti de la police et de la quittance de prime.

§ 3. — L'assureur pour compte contracte-t-il une obligation directe?

Emérigon et d'autres auteurs ont fait prévaloir le principe que le directeur ou l'agent d'une compagnie d'assurances, qui signait la police en cette qualité, contractait une obligation personnelle, au même titre que l'assuré-commissionnaire s'oblige avec son commettant. Mais il est hors de doute que l'agent d'assurances qui signe la police « par procuration » et non « pour compte », rentre dans la position d'un mandataire pur et simple et qu'il n'oblige ainsi que sa compagnie.

La responsabilité personnelle de l'agent d'assurances serait certainement engagée, s'il donnait sciemment des renseignements inexacts et causait un dommage.

La question de bonne ou de mauvaise foi a été posée à l'égard d'agents de compagnies d'assurances étrangères non autorisées en France par un décret spécial. Il est admis que ces agents n'encourent aucune responsabilité personnelle, s'ils n'ont pas donné de renseignements notoirement faux sur la situation de leur compagnie. Il en serait autrement si la compagnie dont l'agent se serait dit le fondé de procuration n'avait pas d'existence légale, même dans le pays où elle aurait son siége (Nantes, 4 juillet 1860). Mais même dans ce cas, on

ne refuserait pas à l'agent déclaré responsable un recours contre la compagnie étrangère dont il aurait suivi les instructions (Bordeaux, 22 mai 1860).

§ 4. — Le mandataire de l'assuré peut-il se rendre lui-même l'assureur de son commettant?

Il est admis que le commissionnaire chargé de vendre des marchandises peut se rendre acquéreur de ces mêmes marchandises pour un autre commettant. On décide, dans le même esprit, que l'assurance est valablement faite par celui qui est à la fois commissionnaire de l'assureur et commissionnaire de l'assuré. L'usage du commerce autorise une telle assurance, sous la seule condition qu'elle soit faite de bonne foi, sans fraude ni collusion (Cass., 11 avril 1860). Cet arrêt de cassation fixe la jurisprudence sur un point qui était encore contesté.

L'une des raisons de décider ainsi, c'est qu'il serait contraire à l'équité de permettre au commettant dont les instructions ont été suivies, de se refuser au paiement de la prime au cas d'heureuse arrivée du navire, tandis que le commissionnaire assureur serait certainement responsable du sinistre.

§ 5. — Des courtiers d'assurances et des personnes à qui leur profession interdit de s'obliger par le contrat d'assurance.

Certaines personnes qui, à raison de leur profession, ne peuvent contracter des actes de commerce, ne peuvent pas non plus contracter des assurances, sans contrevenir aux règlements professionnels, notamment les magistrats, les consuls, les officiers de port, les agents de change, courtiers de marchandises, courtiers d'assurances, interprètes conducteurs de navire. Un tel contrat n'entraîne-

rait toutefois à leur égard que des nullités relatives, et le contrat subsisterait par rapport aux tiers.

Les devoirs du courtier maritime, chargé de recevoir un contrat d'assurance pour le compte d'un tiers, n'étant pas déterminés par une loi spéciale, leur responsabilité est déterminée par les principes généraux établis dans les art. 1992 et 1382 du Code civil.

Dans un cas spécial il a été jugé que le courtier maritime chargé de conclure une assurance peut être non responsable envers son mandant de la nullité de l'assurance pour cause de réticence, lorsque, bien qu'il eût fait part au courtier de la circonstance de nature à influer sur l'opinion du risque, il n'a pas formellement prescrit au courtier de la signaler aux assureurs et de la mentionner dans la police (Cass., 6 fév. 1865).

Le courtier d'assurances qui ferait une assurance pour compte, et qui ne justifierait pas d'un pouvoir formel, s'obligerait personnellement vis-à-vis de l'assureur, et serait responsable de la prime. Tous les moyens de preuve sont admis pour établir que l'ordre a été donné ; la preuve peut même résulter du silence de l'assuré, lorsqu'il a eu connaissance de l'assurance contractée pour son compte (Mars., 7 mars 1862).

Le droit de commission des courtiers est fixé, pour Paris, à 7 1/2 p. 100 du montant de la prime ; ce droit est payé par l'assureur, et le courtier ne peut rien exiger au delà. A Nantes, le droit de commission est d'un pour mille de la somme assurée, sans tenir compte du montant de la prime. Dans les autres places, le droit de courtage est réglé suivant des règlements locaux. A Marseille, l'usage accorde aux courtiers une rétribution de 1/2 pour 100 sur le recouvrement des pertes d'assurances.

Si l'assuré tombe en faillite, le courtier n'a droit à aucun émolument, lors même que, par suite d'un engagement personnel comme assuré-commissionnaire, il répondrait du paiement de la prime (Mars., 22 déc. 1830).

LÉGISLATION ÉTRANGÈRE.

Italie. — Espagne. — Grèce et îles Ioniennes. — Haïti. — Roumanie. — La législation de ces divers pays est conforme au droit français, sur cette matière.

Belgique. — La loi belge reproduit, comme nous l'avons déjà vu, la loi française. L'art. 5 de la loi du 11 juin 1874 a traduit en disposition légale, la jurisprudence observée relativement au caractère de l'assurance pour compte : — L'assurance peut être contractée pour compte d'autrui, en vertu d'un mandat général ou spécial ou même sans mandat. Les effets en sont réglés, en ce dernier cas, par les dispositions relatives à la gestion d'affaires. S'il ne résulte pas de l'assurance qu'elle est faite pour compte d'un tiers, l'assuré est censé avoir contracté pour lui-même.

Portugal. — Toute personne ayant capacité suffisante peut contracter une assurance soit pour son compte, soit pour le compte d'un tiers qui l'a autorisé à cet effet ; l'assurance peut même être contractée par un commissionnaire pour compte sans ordre de l'assuré, mais elle n'est valable que si elle est ratifiée par l'assuré, et si cette ratification intervient avant qu'il n'ait connaissance du sinistre survenu. Quant aux formes et aux conditions de la ratification, on observe les usages en vigueur dans la place d'où les marchandises sont expédiées. — Le commissionnaire pour compte s'oblige personnellement, suivant les usages de la place (Art. 1696 et 1697).

L'assurance sur corps n'est permise que dans les conditions dans lesquelles l'entreprise de transports peut être exercée. Ainsi l'art. 1315 dispose : Le commerce entre les ports du Portugal, les îles et les possessions portugaises dans toutes les parties du monde, ne peut être fait que par des navires portugais, tant pour l'importation que pour l'exportation.

Pays-Bas. — L'assurance peut être faite soit par le propriétaire de la chose, soit par un commissionnaire pour compte, soit par un mandataire qui, stipulant au nom de l'assuré, ne s'oblige pas personnellement; enfin l'assurance peut même être contractée à l'insu de l'assuré. Lorsque l'assurance est faite par un tiers, la police doit mentionner expressément si l'assuré pour compte agit en vertu d'un ordre ou sans mandat de l'assuré et à son insu. L'assurance faite sans ordre et à l'insu de l'assuré serait nulle, si le même objet avait déjà été assuré par le propriétaire ou par un tiers muni de ses pouvoirs, avant l'époque à laquelle l'assuré aurait eu connaissance de l'assurance contractée à son insu. Celui qui contracte une assurance est présumé avoir traité pour lui-même, si la police n'exprime pas qu'elle est faite pour le compte d'un tiers (Art. 264 à 267).

Le commissionnaire qui reçoit ordre de faire assurer et qui assure lui-même pour son compte, est censé accepter les conditions indiquées par le mandat; et à défaut d'indication des conditions, il est censé avoir assuré aux conditions de la place où il aurait dû exécuter son mandat, ou si cette place n'a pas été désignée, aux conditions usitées au lieu de son domicile ou de la Bourse la plus voisine (Art. 262).

Allemagne. — L'assurance peut être faite par celui qui justifie d'un intérêt, pour son propre compte, ou par un tiers qui prend la qualité d'assuré pour compte d'autrui; l'assuré pour compte peut désigner ou non la personne de son commettant. Enfin l'assurance peut être faite pour le compte de qui il appartient, sans indiquer si l'assuré contracte pour son propre compte ou pour le compte d'autrui. S'il est justifié que l'assurance pour compte de qui il appartient est faite pour compte d'autrui, on applique les règles relatives à cette dernière espèce d'assurances. — Lorsque le contrat n'exprime pas que l'assurance est faite pour compte d'autrui ou pour compte de qui il appartient, elle est présumée faite pour le compte de celui qui a souscrit l'assurance.

L'assurance pour compte d'autrui n'oblige l'assureur qu'autant que l'assuré-commissionnaire a reçu l'ordre de souscrire l'assurance, ou que l'assureur a été informé par le commissionnaire, lors de la conclusion du contrat, qu'il n'y avait point d'or-

dre d'assurance. En cas d'omission de cet avis, l'assurance ne serait obligatoire pour l'assureur que s'il intervenait plus tard une ratification de l'assurance par le véritable assuré. Mais si l'avis a été donné, l'assurance reste obligatoire pour l'assureur, indépendamment de la ratification ultérieure. — Même lorsque l'assuré-commissionnaire a agi sans ordre et qu'ainsi l'assureur n'est pas obligé, le paiement intégral de la prime peut être obligé de l'assuré pour compte.

La loi allemande distingue, de même que la loi française, l'assurance conclue par un commissionnaire, de celle qui est souscrite par un mandataire, un gérant ou un fondé de pouvoirs de l'assuré. En effet l'assuré commissionnaire contracte une obligation directe envers l'assureur, tandis que le simple mandataire n'oblige que son mandant et n'est pas un assuré pour compte. — Si celui qui souscrit l'assurance ne s'explique pas assez clairement sur sa qualité de mandataire, bien qu'il ait dénommé le tiers intéressé dans cette assurance, on présume qu'elle est faite pour compte d'autrui.

L'assureur est tenu de remettre à celui qui pourvoit à l'assurance, que ce soit pour son propre compte ou comme commissionnaire ou mandataire, la police contenant les clauses du contrat (Art. 785 à 788 du Code gén. allem.).

Autriche. — Nous renvoyons à ce que nous avons dit au chapitre I^er^ (Voir *suprà*, Autriche, p. 564).

Aux termes de l'art. 33 chap. II de l'ordonnance de 1774, le capitaine ne peut, à moins de consentement exprès des propriétaires du navire, faire aucun chargement pour son compte ni s'y intéresser soit directement soit indirectement, sous peine de la perte de ses marchandises ou du produit de leur vente, au profit des propriétaires du navire.

Angleterre. — Toute personne, sujet anglais ou étranger, peut contracter une assurance; il n'y a d'exception que pour l'étranger appartenant à une nation ennemie en guerre avec l'Angleterre. Mais l'assurance serait valable, même dans ce cas, si le navire étranger avait obtenu une licence royale. — L'assurance d'une chose appartenant à un étranger, consentie par un assureur anglais, est censée faite sous la condition que l'assurance

n'aura aucun effet durant tout le temps de la guerre qui surviendrait entre les deux nations.

Le contrat d'assurance serait nul, d'après un statut de Georges III, si l'acte écrit qui le constate n'énonçait pas le nom de l'assuré. Cependant l'assurance peut être contractée par l'intermédiaire d'un commissionnaire résidant en Angleterre, « pour compte de qui il appartiendra » (*for whom it may concern*). Dans ce cas, l'assuré commissionnaire est obligé au paiement de la prime, et les fautes qu'il peut commettre par réticence ou fausse déclaration sont opposables à son commettant. La loi anglaise est fort sévère, comme nous le verrons plus tard, en ce qui touche les réticences et fausses déclarations, qui entraînent la nullité du contrat d'assurance, sans qu'il y ait lieu à restitution de la prime par l'assureur (Voir chap. VI, *Des obligations de l'assuré*). — Le commissionnaire répond des fautes qu'il peut commettre, vis-à-vis de son commettant, à moins qu'il ne prouve qu'il s'est conformé aux usages de la place. Il se décharge généralement de toute responsabilité, en dehors des instructions qu'il a reçues, par la clause *franc d'avaries particulières*.

Le commissionnaire qui a reçu l'ordre de contracter une assurance, est tenu de remplir ce mandat, s'il a reçu les fonds à cet effet, s'il se charge habituellement d'assurances, enfin si ce mandat est une condition essentielle d'une autre opération dont il est chargé.

Les contrats d'assurance sont toujours passés par des courtiers d'assurances (*insurance brokers*), officiers publics assermentés. Les courtiers d'assurances ne sont responsables des fautes commises que s'ils contreviennent aux instructions spécifiées et écrites qui leur sont données. Toute infraction aux règlements donne lieu contre eux à une action en dommages-intérêts. — L'incapacité relative de faire des assurances pour leur propre compte, dont sont frappés les courtiers d'assurances, en France, n'est pas reproduite par la loi anglaise. Ainsi, dans les polices anglaises, le nom du courtier figure quelquefois comme assureur.

Les assurances étaient autrefois l'objet d'un monopole concédé à deux compagnies : ce privilége a été aboli par Georges IV.

Danemark. — L'assurance peut être faite par un assuré pour

compte, suivant les principes du droit commun. Mais la police de Copenhague exige de l'assuré-commissionnaire la justification de son mandat et en exprime la mention ; elle énonce aussi le nom de la personne pour compte de laquelle se fait l'assurance (Art. 4 de la police de Copenhague).

Suède. — L'assurance peut être prise par l'assuré, soit pour son propre compte, soit pour le compte d'autrui ; et, dans ce dernier cas, il peut ne pas désigner dans la police le tiers pour lequel il assure ; enfin, il peut même ne pas indiquer s'il assure pour son compte ou pour le compte d'autrui, en stipulant la clause « pour compte de qui il appartient ». — L'assurance pour compte d'autrui peut être prise avec ou sans ordre de celui pour le compte duquel le contrat est conclu. Mais si elle est prise sans ordre, l'assuré pour compte doit faire connaître cette circonstance à l'assureur ; s'il omet de le faire, l'assurance est nulle et l'assureur est en droit de retenir la prime, nonobstant toute ratification ultérieure de l'assuré (Art. 189 et 190 du Code marit. suéd.).

Norwége. — Même législation qu'en Danemark (Voir *suprà*, p. 599).

Russie. — Tout commerçant de la première guilde peut tenir un comptoir d'assurances, en se conformant à la loi. Les comptoirs particuliers d'assurances et les compagnies d'assurances sont tenues de suivre des règles uniformes dans leurs opérations d'assurances des navires et des marchandises, sans en excepter les compagnies qui ont, en outre, leurs statuts particuliers (Art. 886 et 887).

Les encouragements que le législateur russe a cru devoir donner à la marine se traduisent dans ses lois maritimes. Ainsi, tandis que le commerce autre que le commerce de détail ne peut être exercé que par les commerçants inscrits dans l'une des guildes, l'entreprise de transports maritimes et par suite l'assurance sont permises même aux sujets russes non inscrits dans les guildes, sans que cette autorisation leur donne le droit de faire le commerce proprement dit. Toutefois, le cabotage n'est permis qu'aux sujets russes et sur des bâtiments russes. — Le capitaine ne peut faire le commerce pour son propre compte

que s'il est inscrit sur les guildes et autorisé de l'armateur (Art. 572 à 574).

Le Code de commerce russe est muet sur l'assurance pour compte qui est régie par les règles de droit commun.

Malte (Ile de). — Le contrat d'assurance étant un acte de commerce, de la part de l'assureur, il n'est permis qu'aux commerçants de se faire assureurs ; mais toute personne peut être assurée.

La législation maltaise est muette sur l'assurance pour compte.

États-Unis. — Nous ne trouvons, sur le sujet qui fait l'objet de ce chapitre, que peu de différences à noter entre la législation des États-Unis et celle de l'Angleterre. — Les contrats d'assurance sont faits par écrit, mais la loi n'astreint pas les parties à employer le ministère d'officiers publics (*Phillips*, 1, 9). L'assurance faite par un associé est présumée applicable à la société dont il fait partie.

Brésil. — Le droit brésilien reproduit, sur la matière qui nous occupe, les principes admis en droit français.

Buenos-Ayres. — Les compagnies étrangères d'assurances ne peuvent établir d'agences dans la Confédération argentine, sans l'autorisation du pouvoir exécutif. En cas d'infraction, les agents sont personnellement responsables, de la même manière que s'ils contrevenaient aux statuts de leur compagnie (Art. 627 du Code de comm. argentin). L'art. 408 définit la responsabilité des agents, en rendant les administrateurs ou directeurs solidairement responsables de leurs actes vis-à-vis des tiers.

Celui qui, chargé de contracter une assurance pour le compte d'autrui, assure pour son propre compte, est considéré, pour le règlement de ses comptes avec son commettant, avoir accepté les conditions fixées par son mandat; et si ces conditions ne sont pas indiquées, il est censé n'avoir pas accepté d'autres conditions que celle du lieu où il devait exécuter les ordres, et à défaut d'indication du lieu, ce sont les conditions du lieu de son domicile ou celles de la Bourse la plus proche. — L'assuré pour compte doit faire mentionner dans la police si l'assurance est faite en vertu d'un mandat exprès ou à l'insu de l'assuré. Dans le second cas, l'assurance est nulle, malgré la ratification ulté-

rieure de l'assuré, toutes les fois que celui qui fait l'assurance n'a pas payé la prime et qu'il s'est engagé personnellement à la payer. Cette disposition est la conséquence rigoureuse du principe que l'assuré doit avoir un intérêt personnel dans la chose assurée ; et elle s'applique ici à l'assuré, dans les conditions indiquées par la loi argentine, parce qu'il ne peut être considéré comme un véritable assuré pour compte. — En règle générale, celui qui fait une assurance est considéré comme ayant agi pour son compte personnel, quand la police n'exprime pas que l'assurance est faite pour le compte d'autrui. — L'assurance faite sans mandat ou à l'insu de l'assuré est nulle, lorsque la même chose a été déjà assurée par son propriétaire ou par un tiers ayant tous pouvoirs à cet effet, avant le moment où il a pu avoir connaissance de l'assurance contractée sans son ordre et à son insu (Art. 650 et 652 à 654).

Chili. — Toute personne capable de s'obliger peut faire assurer. Mais, de la part de l'assuré, il faut, outre la capacité légale, qu'il ait un intérêt réel à éviter les risques, en qualité de propriétaire, de copropriétaire, de fidéicommissaire, d'usufruitier, de gagiste, de créancier ou d'administrateur des biens d'autrui, ou en quelque autre qualité qui constitue un intérêt à la conservation de l'objet assuré. L'assurance faite sans intérêt est nulle et de nulle valeur.

L'assurance faite pour le compte d'autrui est réglée par les art. 518 à 521 du Code de commerce chilien suivant les mêmes principes qu'en droit argentin (Voir *suprà*, p. 600).

Aux termes de l'art. 1242, les consuls chiliens sont autorisés, dans les places de commerce de leur résidence et à l'égard des citoyens chiliens, de remplir, comme intermédiaires entre les assureurs et les assurés, les fonctions attribuées aux courtiers d'assurances.

Pérou. — La législation péruvienne est conforme, sur la matière qui nous occupe, à la loi espagnole qui reproduit elle-même la loi française.

Amérique centrale. — Mexique. — Ces divers pays appliquent les dispositions de la loi espagnole, qui est conforme, sur l'objet de ce chapitre, à la loi française.

Pays musulmans. — Nous renvoyons à ce que nous avons déjà dit sur les lois de ce pays au chapitre 1er (Voir *suprà*, p. 585).

La police de l'unique compagnie d'assurances de Constantinople soumet l'assuré pour compte d'autrui à l'obligation de communiquer à l'assureur, suivant le droit commun, l'ordre ou les instructions qu'il a pu recevoir par écrit ou par télégramme, relativement à l'assurance; et l'assurance étant faite pour compte de qui il appartient, il est tenu, en outre, en cas de sinistre, d'indiquer le nom de la personne pour le compte de laquelle il a fait assurance.

CHAPITRE III

DE LA POLICE D'ASSURANCE.

LÉGISLATION FRANÇAISE.

Dans un premier paragraphe, nous expliquerons l'objet de la police d'assurance, la force probante de cet acte et les formes que la loi prescrit pour sa validité; dans un second paragraphe, nous passerons en revue les diverses mentions qui doivent s'y trouver exprimées.

§ 1. — De l'objet de la police d'assurance et des formes de cet acte.

La police d'assurance est l'acte qui sert à constater le contrat d'assurance.

L'art. 332 du Code de commerce détermine ainsi les formes de cet acte : — « Le contrat d'assurance est rédigé par écrit. — Il est daté du jour auquel il a été souscrit. — Il est énoncé si c'est avant ou après midi. — Il peut être fait sous signature privée. — Il ne peut contenir

aucun blanc. — Il exprime : — le nom et le domicile de celui qui fait assurer, sa qualité de propriétaire ou de commissionnaire ; — le nom et la désignation du navire ; — le nom du capitaine ; — le lieu où les marchandises ont été ou doivent être chargées ; — le port d'où ce navire a dû ou doit partir ; — les ports ou rades dans lesquels il doit charger ou décharger ; — ceux dans lesquels il doit entrer ; — la nature et la valeur ou l'estimation des marchandises ou objets que l'on fait assurer ; — les temps auxquels les risques doivent commencer et finir ; — la somme assurée ; — la prime ou le coût de l'assurance ; — la soumission des parties à des arbitres, en cas de contestation, si elle a été convenue ; — et généralement toutes les autres conditions dont les parties sont convenues. »

Nous avons déjà vu que, dans les contrats commerciaux, la loi se montrait beaucoup plus large que la loi civile, en ce qui concerne les moyens de preuve. Ainsi, en droit civil, les obligations se prouvent par écrit, au-dessus de 150 francs ; tandis que les obligations commerciales se prouvent par les livres de commerce, par la preuve testimionale, etc. Le législateur pouvait-il se montrer aussi facile, en matière d'assurances ? Il ne l'a pas pensé par les raisons suivantes : d'une part, la rédaction par écrit est universellement admise dans ces contrats sujets par leur nature, leur objet et l'importance des intérêts engagés à tant de contestations ; d'autre part, il eût été dangereux d'admettre pour déterminer la durée et les conditions des risques d'autres preuves que des preuves écrites. Aussi la loi a-t-elle prescrit que le contrat d'assurance fût rédigé par écrit. Mais les auteurs se sont partagés sur l'interprétation de cette disposition.

Quelques-uns ont pensé avec Emérigon et Pothier que l'écriture était de droit rigoureux (Cass., 5 nov. 1862); mais il est plus généralement admis que l'écriture est nécessaire pour la preuve du contrat et non pour sa validité, de telle sorte qu'on applique non les preuves spécialement admises en matière commerciale, mais la preuve écrite dans les termes de l'art. 1341 du Code civil ; c'est-à-dire que l'assurance contractée verbalement est valable et peut se prouver par témoins, lorsqu'il s'agit d'une somme au-dessous de 150 francs, et qu'au-dessus de cette somme, la preuve testimoniale ne peut être admise que s'il y a commencement de preuve par écrit (Cass., 15 fév. 1866; Rennes, 15 déc. 1832; Colmar, 12 mars 1861). Cette dernière doctrine s'appuie sur cette considération que le législateur n'avait point, pour exiger l'écriture, à peine de nullité absolue, les raisons qui existent pour certains contrats solennels, tels que la donation et le contrat de mariage.

Conformément à cette interprétation, tous les moyens de justification sont admis, à défaut d'acte, notamment la preuve testimoniale et le serment, sous la condition qu'il y ait un commencement de preuve par écrit. Même à défaut d'écrits, l'aveu de la partie assignée équivaut toujours à l'acte. La ratification de la part de l'assureur, par le paiement de l'indemnité, couvre la nullité du contrat résultant de l'absence d'écrit (Cass., 17 nov. 1863).

Dans l'interprétation des conventions écrites, on applique les règles de droit commun (Cass., 24 avril et 4 janv. 1854) ; et dans le doute, on prononce en faveur de la libération et contre celui qui a introduit la stipulation (Paris, 3 juin 1847). Les clauses s'interprètent les unes par les autres, en donnant à chacune le sens qui

résulte de l'acte entier, et généralement elles s'interprètent moins à la lettre que suivant le droit et l'usage. L'appréciation de l'intention des parties est un fait qui échappe à la censure de la Cour suprême (Cass., 15 nov. 1865).

Depuis le XV^e^ siècle, on a conservé l'usage de contracter les assurances au moyen de polices dont les clauses sont imprimées d'avance. Chaque place de commerce a sa formule spéciale. Mais à la suite des clauses imprimées, on met à la main les conventions particulières à chaque contrat. Ces mentions écrites s'appellent le *libellé de la police*.

En cas de contradiction entre le texte imprimé et le texte écrit, on est censé avoir voulu déroger aux clauses imprimées.

Les polices peuvent être faites par-devant notaire ou par l'intermédiaire de courtiers d'assurances, ou sous signatures privées par les parties elles-mêmes. Il est enjoint aux notaires et courtiers d'enregistrer les polices sur un registre paraphé à cet effet.

Si la loi exige la preuve écrite entre les parties contractantes, ce moyen de preuve ne peut être également exigé des tiers qui ont intérêt, comme créanciers gagistes, à prouver l'existence du contrat d'assurance, et qui l'invoquent contre l'assureur ou l'assuré : la preuve testimoniale est alors admise (Cass., 5 août 1823).

Si la police rédigée par écrit était adirée par l'effet d'une force majeure, il n'est pas douteux que la preuve testimoniale serait admissible pour établir l'existence du contrat.

La validité de la police ne saurait être contestée, dans le cas où, arrêtée par l'intermédiaire d'un courtier d'assurances et inscrite sur son carnet, elle n'aurait pas été re-

vêtue de la signature de l'assuré qui aurait toutefois signé le billet de prime (Rouen, 26 mai 1840).

Doit-on appliquer aux polices d'assurance l'art. 1325 du Code civil ainsi conçu : — « Les actes sous seings privés qui contiennent des conventions synallagmatiques, ne sont valables qu'autant qu'ils ont été faits en autant d'originaux que de parties ayant un intérêt distinct » ?

Il n'y a pas de doute à cet égard, puisque l'obligation est réciproque que l'acte doit être écrit. Néanmoins il y aurait preuve suffisante de l'acceptation réciproque si la police contenait paiement et quittance de la prime, exprimé soit valeur reçue, soit valeur en un billet de prime ; car l'assuré aurait, par le paiement, exécuté le contrat en ce qui le concerne. Suivant la coutume du Havre, les polices rédigées par l'intermédiaire d'un courtier d'assurances, ne sont jamais faites en double.

Aux termes de l'art. 333 du Code de commerce. — La même police peut contenir plusieurs assurances, soit à raison des marchandises, soit à raison du taux de la prime, soit à raison de différents assureurs.

Il a été jugé que les assureurs sont censés s'en rapporter aux conditions consenties par celui qui les précède dans l'ordre des signatures, toutes les fois que la leur n'est accompagnée ni de réserve ni de stipulation particulière (Aix, 25 avril 1825). Cependant il ne faut pas induire de là qu'il y ait aucune solidarité entre les assureurs qui ont souscrit la police dans cette forme : il y a autant d'engagements que de signatures particulières.

Il y a plus, lorsque deux assurances distinctes, l'une sur corps, l'autre sur facultés, sont faites par la même police et pour le même voyage, la nullité de l'une de ces assurances n'entraîne pas la nullité de l'autre, s'il

n'y a des causes qui s'y appliquent (Aix, 18 nov. 1853).

Les parties peuvent mutuellement annuler ou modifier les conventions résultant de la police d'assurance. L'acte qui intervient pour constater les augmentation, diminution ou résolution de la police, s'appelle *avenant*. On reconnaît le caractère de l'avenant à la déclaration portée au bas d'une police, postérieurement à sa clôture, et substituant un nouvel aliment à celui qui faisait primitivement l'objet de l'assurance.

L'avenant a souvent aussi pour objet de compléter les énonciations qui n'ont pu être portées dans la police, notamment lorsque l'assurance est souscrite *par abonnement*, c'est-à-dire pour un temps limité, et le plus souvent à l'année, sur marchandises à expédier par navires indéterminés, mais avec obligation imposée à l'assuré de déclarer par un avenant chaque chargement donné en aliment. Il a été jugé que cette déclaration était valablement faite, à moins de convention contraire, après le départ du navire porteur du chargement mis en risque, pourvu que le sinistre ne fût pas encore réalisé et que le risque fût flottant (Bord., 12 janv. 1848).

Bien que l'avenant doive indiquer, dans le cas qui précède, le navire qui a pris le chargement donné en aliment, on ne saurait dire que l'erreur commise sur la nationalité du navire, vicie la déclaration, toutes les fois qu'il n'y a aucun doute sur l'identité même de ce navire (Mars., 19 juillet 1847).

La police peut être rédigée payable à ordre ou même au porteur; elle devient ainsi le titre du cessionnaire qui l'a acquise par voie d'endossement, ou du porteur entre les mains duquel elle se trouve. Si la police d'assu-

rance est à ordre, elle ne peut être valablement transférée par endossement, qu'autant que cet endossement exprime la valeur fournie. Du reste, les art. 137 et 138 du Code de commerce s'appliquent non-seulement aux lettres de change et aux billets à ordre, mais aussi à tous les actes commerciaux faits à ordre et susceptibles d'être transmis par endossement, tels que les polices d'assurance, les contrats de grosse et les connaissements (Cass., 1er mars 1843). En conséquence, le créancier tiers porteur de la police est en droit de faire valoir ses droits privilégiés sur les sommes assurées, en cas de sinistre.

La police souscrite *par abonnement* et pour compte de de qui il appartient, peut être cédée, et les assureurs ne peuvent en demander la résolution, en se fondant sur ce que leur obligation serait contractée envers l'assuré personnellement (Rennes, 2 fév. 1853).

Les polices d'assurance sont assujetties par la loi à certaines formalités fiscales. Ainsi la loi du 5 juin 1850 (art. 42 et 48) dispose que les contrats d'assurance maritime doivent être rédigés sur papier d'un timbre de dimension, sous peine de 50 fr. d'amende contre chacun des assureurs et assurés, et même d'une amende de 500 fr. et de 1,000 fr. en cas de récidive, contre le courtier ou notaire ; les conventions postérieures contenant prolongation de l'assurance, augmentation dans la prime ou dans le capital assuré, peuvent être inscrites à la suite de la police, à la charge, pour chacune, d'un visa pour timbre au même droit que celui de la police ; ce visa doit être apposé dans les deux jours de la date des nouvelles conventions (1).

(1) La loi du 5 juin 1850 contient encore quelques dispositions spéciales sur les compagnies d'assurances :

ART. 43. Les compagnies d'assurances maritimes seront tenues de faire, au

Les polices rédigées par les courtiers ne sont soumises à l'enregistrement que lorsqu'elles sont produites en justice, tandis que celles que dressent les notaires doivent être enregistrées, comme tous les autres actes de leur ministère. Les polices d'assurance sont assujetties au droit fixe d'un franc, lorsqu'elles sont produites en justice; elles sont passibles du droit proportionnel d'un pour cent perçu sur la valeur de la prime (Lois des 16 juin 1824 et 28 avril 1816; et décision du ministre des finances du 21 octobre 1822).

bureau d'enregistrement du siége de leur établissement, et à celui du siége de chaque agent, une déclaration constatant la nature des opérations, et les noms du directeur et de l'agent de la compagnie. — Cette déclaration sera faite pour les compagnies existantes avant le 1er octobre 1850, et pour les autres avant de commencer leurs opérations. Toute contravention aux dispositions de cet article sera passible d'une amende de 1,000 francs.

ART. 44. Les compagnies d'assurances maritimes seront tenues d'avoir, dans chaque agence, un répertoire non sujet au timbre, mais coté, paraphé et visé, soit par un des juges du tribunal de commerce, soit par le juge de paix, sur lequel seront, dans les trois jours de leur date, portées par ordre de numéros, les assurances qui auront été faites dans ladite agence, sans intermédiaire de courtier ou de notaire, ainsi que les conventions qui prolongeront l'assurance, augmenteront la prime du capital assuré, ou bien (en cas de police flottante) qui porteront la désignation d'une somme en risque ou d'une prime à payer. — A l'égard des compagnies actuellement existantes, le répertoire ne sera obligatoire que pour les opérations qui seront faites à compter du 1er octobre 1850. Ce répertoire sera soumis au visa des préposés de l'enregistrement, selon le mode indiqué par la loi du 22 frimaire an VII, et toutes les fois qu'ils le requerront, la représentation des polices pourra être exigée au moment du visa.

ART. 45. Quiconque voudra faire des assurances maritimes autrement que par l'entremise des notaires ou courtiers, sera tenu de se conformer à l'art. 43, et au § 1er de l'art. 44. — Le répertoire des assureurs particuliers ne donnera lieu qu'au visa prescrit par l'art. 51 de la loi du 22 frimaire an VII. La représentation des polices pourra être exigée lors du visa.

ART. 46. Chaque contravention à l'art. 44 et au § 2 de l'art. 45 sera passible d'une amende de dix francs.

ART. 47. Le livre que les courtiers doivent tenir, conformément à l'art. 84 du Code de commerce, sera assujetti au timbre de dimension. — Les notaires seront tenus, comme les courtiers, d'avoir un registre spécial, et timbré, sur lequel ils transcriront les polices des assurances faites par leur ministère. — Le livre du courtier et le registre des notaires seront soumis au visa des préposés de l'enregistrement toutes les fois que ceux-ci le requerront. — Toute contravention aux dispositions de cet article emportera une amende de 50 francs.

La loi prescrit certaines formes particulières de la police. Ainsi le contrat ne doit contenir *aucun blanc*, sous peine de dommages-intérêts contre les courtiers ou notaires. Cette disposition a pour objet de prévenir les fraudes. Néanmoins le blanc laissé dans la police, quoique toujours suspect, n'entraîne pas nullité de plein droit; il n'y a nullité que lorsque ce blanc coïncide avec l'omission d'une des mentions substantielles de l'acte, énumérées au paragraphe suivant, de telle sorte que le blanc puisse permettre de supposer une intention frauduleuse (Aix, 29 avril 1823).

« Le contrat d'assurance, dit l'art. 332, est daté du jour auquel il est souscrit; il est énoncé si c'est avant ou après midi. »

L'intérêt de cette disposition s'explique par celles contenues dans l'art. 359 du Code de commerce, qui règle le cas où il existe plusieurs assurances sur le même objet : — Si l'entière valeur des effets chargés n'est pas assurée par le premier contrat, les assureurs qui ont signé les contrats subséquents répondent de l'excédant, en suivant l'ordre de la date des contrats (voir *suprà* chap 1er, *De la nat. et de l'objet du contr. d'ass. mar.*, p. 532 et suiv.).

Comme on le voit, les assurances qui, en couvrant tout le risque, se trouvent antérieures à d'autres faites sur le même risque dans la suite, annulent ces dernières. L'omission de la date n'entraîne pas nullité; mais une police datée est présumée antérieure à celle qui ne l'est pas.

En outre, l'omission de la date rend le contrat sans effet à l'égard des tiers qui auraient traité avec les parties, avant que l'acte eût acquis date certaine.

Les engagements non datés sont présumés signés le même jour que celui dont la date suit immédiatement.

Si les polices ont la même date, elles sont censées n'en former qu'une seule, et elles sont réduites proportionnellement, par voie de répartition, au marc le franc.

L'heure même ou tout au moins, comme le prescrit la loi, l'indication de la signature avant ou après midi, est nécessaire pour régler les cas où il pourrait y avoir présomption de la nouvelle de l'arrivée ou de la perte du navire au temps de l'assurance, et, en général, pour régler les droits de tous les créanciers qui pourraient avoir un intérêt dans le bâtiment ou dans l'objet assuré. L'omission de cette énonciation ferait seulement considérer l'assurance comme faite après midi : telle est l'interprétation donnée par l'usage.

§ 2. — Des mentions que doit contenir la police d'assurance.

— La loi a déterminé les énonciations que doit contenir la police; mais si quelques-unes sont nécessaires, conformément aux règles générales sur la validité des obligations, les autres sont plutôt indiquées comme faisant supposer par leur absence une réticence ou une fausse déclaration qui, en diminuant l'opinion du risque, ferait annuler le contrat.

Nous allons examiner séparément chacune de ces énonciations.

1° *Le nom et le domicile de celui qui fait assurer, sa qualité de propriétaire ou de commissionnaire.* — L'omission du nom de l'assuré dans la police ne serait pas une cause de nullité, si d'autres énonciations ou les circonstances pouvaient y suppléer. La police *au porteur* peut ne pas indiquer le nom de l'assuré ; elle est valablement faite en faveur du propriétaire des choses couvertes par l'assurance.

Le nom de l'assureur est toujours nécessairement connu par la signature de la police.

La loi prescrit encore à l'assuré d'exprimer s'il contracte pour son compte ou comme commissionnaire, pour le compte d'autrui ; mais si cette qualité n'est pas exprimée, on décide, d'après les circonstances, si l'assuré a contracté comme propriétaire ou comme commissionnaire.

2° *Le nom et la désignation du navire ; le nom du capitaine.* — Le navire doit être désigné dans la police, c'est-à-dire qualifié en nom, force, qualité et capacité ; on le désigne par les appellations que contient l'acte de francisation. La désignation du navire ayant seulement pour objet d'empêcher que l'assureur soit trompé par une substitution, l'erreur ou le changement de nom qui n'influe en rien sur l'opinion du risque, ne peut faire annuler le contrat, si l'identité du navire est constante. La mention du nom du navire n'est pas indispensable si l'assurance est faite sur facultés ; mais la désignation du navire sous un autre nom, alors que l'identité n'est aucunement établie, annule l'assurance, lors même que la désignation serait accompagnée de la mention « ou son plus véritable nom ». Il y aurait également annulation si, malgré l'identité certaine, le navire restait *indéterminé* par une confusion de noms (Mars., 16 déc. 1859).

Si l'assurance est faite sur corps, l'estimation du navire n'est pas une clause substantielle, et, si elle a été omise, l'assureur peut faire procéder à une expertise qui amène la diminution de la chose assurée.

Celui qui fait assurer des marchandises qu'il attend d'un autre port ignore souvent sur quel navire elles seront chargées, en quelle nature et quantité. La police

peut alors ne pas porter ces mentions, pour ne pas rendre l'assurance impossible, sauf par l'assureur à exiger une prime plus forte. L'assuré stipulant le chargement sur un navire désigné peut se réserver le droit de charger sur un autre navire non dénommé. Enfin il peut faire assurer sur plusieurs navires dénommés, divisément ou conjointement.

L'énonciation du nom du capitaine a son importance parce que le plus ou moins d'expérience du capitaine diminue ou augmente les risques. Aussi l'inexactitude dans la désignation du nom du capitaine peut entraîner la nullité de l'assurance (Bord., 29 mars 1848). C'est pour éviter toute contestation à cet égard qu'on ajoute ordinairement après le nom du capitaine ces mots : *ou autre pour lui.* Néanmoins l'assuré serait responsable s'il faisait un mauvais choix ou s'il acceptait un capitaine non reçu ou étranger, à moins que l'assureur ne sût que le capitaine n'était pas diplômé.

Si le capitaine est désigné, on ne peut le changer avant le voyage qu'en cas de maladie grave ou de tout autre événement de force majeure.

3° *La désignation du navire et celle du capitaine ne sont pas exigées dans l'assurance* in quovis.

L'art. 337 du Code de commerce prévoit un cas où la désignation du navire et du capitaine peut ne pas figurer dans la police ; il est ainsi conçu : — « Les chargements faits aux Échelles du Levant, aux côtes d'Afrique et autres parties du monde, pour l'Europe, peuvent être assurés sur quelque navire qu'ils aient lieu, sans désignation du navire ni du capitaine. — Les marchandises elles-mêmes peuvent, en ce cas, être assurées sans désignation de leur nature et espèce. Mais la police doit indiquer celui

à qui l'expédition est faite ou doit être consignée, s'il n'y a convention contraire dans la police d'assurance. »

Ce mode d'assurance est appelé assurance *in quovis*.

Il a été jugé qu'il n'était pas limité au seul cas indiqué par l'art. 337, et qu'il s'appliquait aussi au cas du retour du Levant ou de tout autre pays situé hors d'Europe (Mars., 16 juin 1831).

Au nombre des cas qui le commandent et le justifient on cite les suivants : 1° celui dans lequel un négociant ignore la composition du nouveau chargement que le capitaine, dûment autorisé à cet effet, aura substitué au chargement primitif, vendu dans un port d'escale ; 2° celui dans lequel il attend pour son propre compte des retours, ou, pour le compte d'autrui, une consignation dont il ne pressent ni la nature ni l'importance ; 3° celui dans lequel il a intérêt à ne pas révéler, par une désignation précise des objets assurés, le secret d'une opération d'ailleurs licite en elle-même ; 4° enfin celui dans lequel un correspondant le charge de soigner sur place l'assurance de marchandises qu'il ne lui fait pas préalablement connaître.

Remarquons toutefois que l'assurance ainsi conclue sur des marchandises non désignées quant à l'espèce n'est valable qu'autant que la police énonce la quotité de la somme assurée, puisque la fixation de cette somme détermine seule l'étendue de la responsabilité de l'assureur.

Lorsque la police stipule l'assurance d'une somme déterminée sur toutes les marchandises de telle ou telle nature, qui seront chargées, pendant tel espace de temps, dans tel lieu, et pour telle destination, elle est dite *police flottante*. L'assureur et l'assuré sont alors liés pour le temps et pour la somme portée dans la police, sans que l'assuré soit tenu de faire une déclaration expresse pour

chaque chargement. Ainsi le risque court du moment où le chargement est effectué, même à l'insu de l'assureur et de l'assuré. A moins d'une réserve spéciale, l'assuré ne pourrait distraire de la police une partie des marchandises qui y sont comprises, pour en faire l'objet d'une nouvelle assurance.

Cependant ce cas se présente quelquefois. Il a été jugé par la Cour d'Aix (27 août 1855) que le fait de l'assuré d'avoir, à l'arrivée des navires à destination, réglé avec des assureurs spéciaux, autres que les premiers assureurs *in quovis*, la prime des facultés chargées dans les conditions de la première assurance, ne peut modifier les effets du premier contrat d'assurance ; et l'assuré ne peut opposer aux assureurs *in quovis* que, par le fait qu'ils n'auraient pas réclamé la prime ou la résiliation des risques, ils auraient renoncé à leur droit à la prime acquise. La cour de Cassation a aussi jugé (2 fév. 1857) qu'on ne pouvait opposer à l'assureur *in quovis* un règlement de prime fait avec d'autres assureurs et auquel il aurait été étranger, et que l'assurance *in quovis* ne s'étendait pas à l'objet d'un chargement fait postérieurement sur un navire déterminé.

Lorsque l'assurance est faite sur facultés chargées ou à charger à bord d'un ou de plusieurs navires, *in quovis*, le fait seul du chargement marque le commencement de la responsabilité de l'assureur, et il est suffisant sans que les parties aient à renouveler leur volonté. Cette responsabilité cesse par l'arrivée des marchandises au port désigné, de telle sorte que l'assureur est déchargé de toute responsabilité, si les marchandises ont été l'objet d'un sinistre après avoir été chargées postérieurement sur un autre navire.

D'après l'usage, on fixe un délai suffisant, dans les assurances *in quovis*, soit pour voir le risque se réaliser, soit pour recevoir des nouvelles qui complètent les renseignements sur l'aliment de l'assurance. Il est aussi d'usage de stipuler que l'assuré transmettra à l'assureur tous les avis qu'il pourra recevoir relativement à l'expédition assurée.

Outre que l'assurance *in quovis* est dispensée de la désignation du navire et du capitaine, la police peut aussi, par une clause spéciale, dispenser de la désignation du destinataire ou consignataire. Ainsi la police flottante peut ne contenir que le montant de la somme assurée, les ports d'expédition, ceux d'arrivée et la durée du risque.

Lorsque deux assurances flottantes ont été successivement consenties à des assurés divers, en vue d'un même chargement éventuel, si la première assurance n'est pas alimentée dans les formes et les délais convenus, tandis que l'autre assuré a fait une déclaration en exécution de la seconde police, et ce de bonne foi et dans le délai stipulé, l'assureur qui a signé la seconde police est seul tenu de la perte.

En règle générale, l'assurance *in quovis* doit être alimentée par le chargement dans le délai stipulé, de telle sorte que tout chargement fait avant ou après le temps limité n'est pas couvert par l'assurance.

Il est aussi de condition absolue pour la validité de l'assurance, que les choses voyageant à destination de l'assuré, ne soient pas devenues la propriété d'un tiers acheteur, voyageant ainsi aux risques et périls de ce dernier. Il a même été jugé, dans ce cas, que l'assurance ne couvrait pas le risque, alors même que l'acheteur refusait de recevoir la marchandise à son ar-

rivée et d'en prendre livraison (Rouen, 15 avril 1864).

L'assuré en vertu d'une police flottante n'est pas fondé à appliquer à cette police des marchandises appartenant à un autre négociant de la même place. Il arrive quelquefois, il est vrai, que la police est souscrite *pour compte de l'assuré ou pour compte d'amis ;* mais l'expression « amis » ne s'entend que des correspondants établis dans une autre place, et jamais de négociants de la même place (Havre, 28 novembre 1864).

4° *Le lieu où les marchandises ont été ou doivent être chargées ; le port d'où le navire a dû ou doit partir ; les ports ou rades dans lesquels il doit charger ou décharger ; ceux dans lesquels il doit entrer.* — Lorsque l'assurance porte sur le navire, la police doit indiquer s'il est vide ou chargé ; car cette circonstance peut rendre sa marche plus ou moins lente, sa capture plus ou moins facile ; enfin, en cas de délaissement, le fret appartient à l'assureur. La police doit indiquer encore si le navire est armé ou non, armé en course ou armé en guerre et marchandise, voyageant ou non sous escorte, seul ou accompagné : toutes circonstances qui influent sur l'étendue du risque et qu'il importe à l'assureur de connaître.

Dans l'assurance sur facultés, l'assuré peut être dispensé par la police de rapporter la preuve du chargement ; c'est alors à l'assureur qui conteste le chargement à prouver que les objets assurés n'ont point été chargés.

Mais si cette dispense n'est pas stipulée, la police doit mentionnner le lieu où les marchandises ont été ou doivent être chargées ; le port d'où le navire a dû ou doit partir ; les ports ou rades dans lesquels il doit charger ou décharger ; ceux dans lesquels il doit entrer.

Ces énonciations sont nécessaires pour déterminer

l'étendue des risques. Néanmoins leur omission n'annule pas l'assurance, lorsqu'on peut présumer que l'assureur s'en est rapporté aux usages communs ou même à la volonté de l'assuré. On peut notamment ne pas énoncer le lieu de chargement, si d'autres clauses permettent de suppléer à cette omission, ou si l'assureur a pu apprécier par d'autres moyens l'étendue des risques. Mais lorsque le lieu du chargement est indiqué, il y a nullité de l'assurance si le chargement est effectué dans un autre lieu.

Bien que la loi ne prescrive pas l'indication du jour du chargement, la réticence à cet égard ferait annuler l'assurance, si l'assuré qui en aurait été instruit l'avait caché dans une intention frauduleuse (Rennes, 18 janv. 1817).

Quand le contrat spécifie les ports dans lesquels le navire doit charger, ceux où il doit aborder, la route qu'il doit suivre, l'assuré ne peut, sauf le cas de force majeure, modifier cet itinéraire; le changement de route annulerait l'assurance.

La désignation des ports ou rades dans lesquels doit entrer le navire, doit être formellement exprimée, à moins que la police ne contienne la clause générale et habituelle de *faire échelle*, c'est-à-dire de s'arrêter dans les ports intermédiaires pour y décharger ou y prendre des marchandises. Cette clause ne permet pas que le navire s'écarte de la route tracée ni qu'il rétrograde, à moins de convention contraire.

On détermine par l'usage les divers points qui constituent une seule et même échelle : ainsi les divers ports de l'île Bourbon sont considérés comme un seul point d'échelle (Bordeaux, 1er mars 1853).

Si la police permet que le navire aille dans les différents

ports d'un pays, sans indiquer l'ordre du parcours, le navire peut faire échelle ou rétrograder, sans que le voyage puisse être considéré comme terminé par cela seul que le navire aurait touché au port le plus éloigné.

Lorsque la police est muette sur la direction du voyage, on présume qu'il est entrepris pour le port plus prochain, si le navire est encore dans le port ; et s'il est déjà parti, il est présumé n'avoir en vue que le voyage commencé. En tout cas, le navire ne doit pas s'écarter de la route habituellement suivie et la moins dangereuse.

5° *La nature et la valeur ou l'estimation des marchandises ou objets que l'on fait assurer.* — La désignation des objets assurés est l'une des conditions essentielles du contrat ; l'indication de leur nature est nécessaire parce qu'elle peut influer sur l'étendue des risques ; enfin leur valeur doit être aussi indiquée, parce que l'assurance consentie pour une somme supérieure serait nulle ou réductible, suivant les cas. Sans ces diverses désignations, l'assureur pourrait être exposé à indemniser de la perte d'objets qu'il n'aurait pas entendu garantir, et l'assuré à ne pas recevoir la juste indemnité de la perte des objets mentionnés au contrat.

La désignation des objets est souvent faite en termes généraux : ainsi l'assurance est faite sur facultés, cargaisons, pacotilles ; la cargaison comprend les pacotilles. Il suffit que l'aliment du risque soit déterminé pour que l'assurance ait une juste cause.

La nature et l'espèce des marchandises doivent être désignées avec une telle clarté qu'il n'y ait aucun doute sur l'intention des parties, et que l'assuré ne puisse substituer à une espèce désignée sous une dénomination générique une autre espèce qui s'en rapproche plus ou

moins, mais pour laquelle les conditions de risques sont différentes. Ainsi une assurance prise pour des huiles et des soudes ne s'appliquera pas à des savons, composés, comme on le sait, d'huile et de soude, car le savon est devenu sinon chimiquement, du moins commercialement, une substance absolument différente des deux autres.

Il a été jugé cependant qu'une assurance prise pour du blé pouvait s'entendre également du seigle, le mot blé étant considéré, dans l'intention des parties, comme un terme désignant habituellement ce genre de céréales (Aix, 24 juillet 1857).

Une erreur, quant à la marque des marchandises, est sans importance, s'il n'y a pas de doute sur l'identité. Mais si les marchandises sont désignées sous un mode d'emballage, tandis qu'il en a été employé un autre, il faut rechercher s'il n'y a pas là une aggravation des risques qui annulerait l'assurance.

Lorsque la valeur ou l'estimation des objets assurés est indiquée dans la police, l'assuré est dispensé de toute autre justification. La valeur peut même être exprimée avec la clause *vaille plus vaille moins;* et dans ces divers cas, c'est à l'assureur qui prétend que la valeur a été frauduleusement exagérée, à en fournir la preuve; mais l'assuré n'aurait pas, de son côté, le droit de prouver, même en cas d'erreur de sa part, que les objets assurés avaient un plus grand prix (Mars., 3 août 1848).

D'après l'art. 336, — « En cas de fraude dans l'estimation des effets assurés, en cas de supposition ou de falsification, l'assureur peut faire procéder à la vérification et estimation des objets, sans préjudice de toutes autres poursuites, soit civiles, soit crimi-

nelles » (voir *infrà* chap. VI, *Des oblig. de l'assuré*).

Le défaut d'estimation dans la police n'entraîne pas la nullité de l'assurance (Aix, 29 avril 1823). Suivant l'article 339 du Code de commerce, — « Si la valeur des marchandises n'est point fixée par le contrat, elle peut être justifiée par les factures ou par les livres : à défaut, l'estimation en est faite suivant le prix courant au temps et au lieu du chargement, y compris tous les droits payés et les frais faits jusqu'à bord. »

Art. 340. — « Si l'assurance est faite sur le retour d'un pays où le commerce ne se fait que par troc, et que l'estimation des marchandises ne soit pas faite par la police, elle sera réglée sur le pied de la valeur de celles qui ont été données en échange, en y joignant les frais de transport. »

Art. 338. — « Tout effet dont le prix est stipulé dans le contrat, en monnaie étrangère est évalué au prix que la monnaie stipulée vaut en monnaie de France, suivant le cours à l'époque de la signature de la police. »

6° *Les temps auxquels les risques doivent commencer et finir.* — Le contrat exprime le temps auquel les risques doivent commencer et finir ; la durée des risques diffère suivant qu'il s'agit du navire ou de la cargaison. Ainsi l'art. 348 du Code de commerce dispose à cet égard : — « Si le contrat d'assurance ne règle point le temps des risques, les risques commencent et finissent dans le temps réglé par l'art. 328 pour les contrats à la grosse. »

Art. 328 : — « Si le temps des risques n'est point déterminé pour le contrat, il court à l'égard du navire, des agrès, apparaux, armement et victuailles, du jour que le navire a fait voile jusqu'au jour où il est ancré et amarré au port ou lieu de sa destination. — A gard des mar-

chandises, le temps des risques court du jour qu'elles ont été chargées dans le navire, ou dans les gabarres pour les y porter, jusqu'au jour où elles sont délivrées à terre. »

Sur presque toutes les places, les polices font courir les risques sur le corps du moment où le navire a commencé à prendre charge ; mais, quant à l'époque où ils finissent, les usages varient beaucoup.

Si la police faite par une assurance à temps limité porte que le jour où les risques commenceront à courir sera fixé ultérieurement, et que cette fixation n'ait pas eu lieu avant le sinistre, on ne peut décider que les parties ont voulu faire courir les risques du moment où le navire mettrait à la voile, et l'assurance est annulée (Paris, 10 fév. 1841).

Il est souvent stipulé, dans les assurances à terme, que les risques ne finiront pas au terme convenu, si le navire est en cours de voyage, et qu'ils se prolongeront, dans ce cas, jusqu'à l'arrivée au port de destination. Cette clause doit être entendue dans son sens rigoureux. Ainsi la présence du navire dans un port de chargement, à l'échéance du terme, met fin au contrat, quand bien même le navire serait prêt à faire voile. On ne saurait invoquer ici, par analogie, la disposition de l'art. 215 du Code de commerce, qui, dans l'intérêt de la navigation, porte que le bâtiment prêt à faire voile n'est pas saisissable (Bordeaux, 3 mars 1852).

Mais la police peut stipuler que si le navire se trouve au cours de voyage ou en relâche à l'échéance fixée, les risques se prolongeront, moyennant une surprime, jusqu'à l'arrivée au port de destination, et qu'ils courront du moment où le navire aura commencé à embarquer les marchandises ; dans ce cas, les risques sont couverts lorsque

le chargement a commencé pendant le cours de l'assurance à terme (Paris, 13 nov. 1856).

Nous reviendrons au chapitre VII sur les diverses questions relatives à la garantie de l'assureur, eu égard au temps et au lieu du voyage.

7° *La somme assurée.* — Le contrat exprime la somme assurée, c'est-à-dire l'indemnité à payer en cas de sinistre ; et cette indemnité peut être stipulée autrement qu'en argent. Mais la fixation de la somme assurée n'est pas une clause essentielle. A défaut de cette énonciation, l'indemnité se règle sur l'estimation des choses assurées, conformément à l'art. 339 du Code de commerce (voir *suprà* 5° *La nat. et la val. ou l'estim. des march. ou obj. que l'on fait assurer*, p. 621).

8° *La prime ou le coût de l'assurance.* — Il est de l'essence du contrat d'assurance, synallagmatique de sa nature, que l'assureur et l'assuré contractent l'un envers l'autre une obligation déterminée. Ainsi le contrat d'assurance serait nul, si l'on n'y rencontrait ces trois éléments indispensables : la détermination de la chose assurée, celle du risque à courir et la fixation de la prime.

La prime n'est pas considérée comme indéterminée, si la convention établit les bases d'après lesquelles elle pourra être fixée plus tard.

La prime peut être stipulée payable comptant ; mais le plus souvent elle se règle en *billets de prime* dont l'échéance varie à la fois suivant la longueur du voyage et suivant les usages de la place.

Nous renvoyons, pour tout ce qui concerne la prime d'assurance, au chapitre suivant.

9° *La soumission des parties à des arbitres, en cas de contestation, si elle a été convenue, et généralement toutes*

les autres conditions dont les parties sont convenues. — La loi dit elle-même qu'il ne peut y avoir, en matière d'assurances, d'arbitrage forcé; mais la clause stipulée d'avance de se soumettre, en cas de contestation, à la juridiction arbitrale, est obligatoire pour les parties :

L'arbitrage sur les questions d'assurances est considéré comme étant d'une nature spéciale, par cela même que le contrat d'assurance, bien que laissant une certaine part aux usages consacrés, crée des obligations de droit strict et même d'ordre public. Aussi il a été jugé, et la jurisprudence de la cour de Cassation est constante à cet égard, que la jurisprudence commerciale était compétente pour connaître des difficultés auxquelles pouvait donner lieu l'arbitrage convenu.

Quant aux énonciations autres que celles énoncées par la loi, qui peuvent être insérées dans le contrat d'assurance, la règle à observer, c'est qu'elles ne soient pas contraires aux prescriptions prohibitives et impératives de la loi, et qu'elles ne modifient pas la substance du contrat. Il est hors de doute que ces énonciations diverses doivent être écrites, et que la preuve testimoniale ne saurait être admise à leur égard.

10° *De l'obligation spéciale imposée au capitaine qui a contracté une assurance pour son propre compte; et de celle qui incombe, dans certaines circonstances, aux matelots et aux passagers assurés.* — L'art. 344 du Code de commerce dispose : — « En cas de perte des marchandises assurées et chargées pour le compte du capitaine sur le vaisseau qu'il commande, le capitaine est tenu de justifier aux assureurs l'achat des marchandises, et d'en fournir un connaissement signé par deux des principaux de l'équipage. »

Art. 345 : — « Tout homme de l'équipage et tout passager qui apportent des pays étrangers des marchandises assurées en France, sont tenus d'en laisser un connaissement dans les lieux où le chargement s'effectue, entre les mains du consul de France, et, à défaut, entre les mains d'un Français notable négociant, ou du magistrat du lieu. »

Ces dispositions sont fondées sur le principe que l'assuré doit toujours justifier que le chargé lui appartient en propre et voyage à ses risques.

Aussi la loi ne pouvait-elle pas permettre au capitaine de se créer un titre à lui-même. Les dispositions de l'art. 345 sont particulièrement fondées sur la crainte d'une collusion entre le capitaine et les gens de l'équipage ou les passagers.

Le mot *marchandises* employé par les art. 344 et 345 est pris dans le sens le plus général et s'entend même des espèces monnayées; mais, dans ce cas, la justification doit être d'autant plus rigoureuse que la déclaration frauduleuse est plus facile.

L'art. 344 qui exige la justification du chargement par le dépôt du connaissement doit s'appliquer dans toute sa rigueur : ainsi, on ne pourrait suppléer au connaissement par d'autres preuves écrites (Bordeaux, 9 mars 1857).

La disposition de cet article est applicable dans le cas où les marchandises seraient chargées pour le compte d'un parent du capitaine au degré prohibé pour l'admission en témoignage.

L'assureur peut toujours contester soit la réalité de l'achat des marchandises portées au connaissement, soit leur identité; mais, dans ce cas, c'est à lui qu'il appartient de prouver la fausseté de la déclaration.

LÉGISLATION ÉTRANGÈRE

Grèce et îles Ioniennes. — Haïti. — Roumanie. — Les lois de ces divers pays, sur la police d'assurance, sont conformes au droit français.

Belgique. — La loi et la jurisprudence belge sont absolument conformes à la loi et à la jurisprudence française, en ce qui concerne la police d'assurance. L'art. 25 de la loi du 11 juin 1874 a consacré une jurisprudence constante, en ce qui touche la preuve du contrat d'assurance : — Le contrat d'assurance doit être prouvé par écrit, quelle que soit la valeur de l'objet du contrat. Néanmoins, la preuve testimoniale peut être admise, lorsqu'il existe un commencement de preuve par écrit. Remarquons ici que l'écriture n'est pas une condition essentielle à la validité du contrat, mais seulement un mode de preuve déterminé par la loi.

La police d'assurance est cessible par voie d'endossement, lorsqu'elle est faite à ordre. Mais la loi prévoit aussi le cas de cession de l'assurance par suite de l'aliénation de la chose assurée : — En cas d'aliénation de la chose assurée, l'assurance profite de plein droit, sauf convention contraire, au nouveau propriétaire, à raison de tous les risques pour lesquels la prime a été payée au moment de l'aliénation. Elle profite également au nouveau propriétaire, sauf convention contraire dans la police, lorsqu'il a été subrogé aux droits et obligations du précédent propriétaire envers les assureurs ou lorsque, de commun accord entre l'assureur et le nouveau propriétaire, le contrat d'assurance continue à recevoir son exécution (art. 30).

Italie. — Le Code de commerce italien reproduit les dispositions du Code français; nous ne signalerons que quelques différences, notamment dans les mentions que doit contenir la police. Ainsi elle doit énoncer, outre le nom du navire, son espèce et son tonnage, et indiquer avec le nom le prénom du capitaine. Ces mentions ont pour objet de ne pas laisser le moindre doute sur l'identité du navire.

Espagne. — Le Code espagnol reproduit à peu près les dispo-

sitions du Code français (art. 835, 840, 841, 843, 857, 858 à 860).

L'art. 840 dit expressément que la forme et les effets du contrat d'assurance sont les mêmes que ceux des contrats à la grosse.

L'art. 841 énonce les mentions qui doivent figurer dans la police; elles correspondent à celles qui sont spécifiées dans l'art. 332 du Code de commerce français; mais la loi espagnole a introduit quelques additions ou modifications : — La police doit être datée, et mentionner, en outre, l'heure à laquelle elle a été souscrite; elle indique le nom et le domicile du propriétaire des choses assurées, si l'assurance est faite par un commissionnaire. — Dans l'assurance sur marchandises, la police exprime la nature, qualité ou valeur des objets assurés, et, de plus, les marques et numéros des marchandises. — La mention du montant de la prime est accompagnée de l'indication des lieu, temps et mode de son paiement. Si l'assurance est faite pour l'aller et le retour, la police énonce particulièrement la portion de prime affectée à l'aller et celle applicable au retour. — Le risque commence à courir, pour les marchandises, du moment où les effets quittent le quai d'embarquement, et il dure jusqu'au moment où les effets sont déposés sur le quai de débarquement (art. 871 et 872 du Cod. de comm. esp.). — Outre la soumission par l'assureur à l'obligation de payer l'indemnité convenue, la police détermine les lieu et forme de ce paiement. — Les autres mentions que doit contenir la police sont reproduites de la loi française.

Les marchandises assurées sont estimées d'après leur valeur au lieu du chargement.

Nous trouvons une autre différence dans l'art. 878 du Code espagnol qui modifie en ces termes les art. 344 et 345 du Code français : — Le capitaine doit justifier de l'achat des objets assurés pour son compte, par les factures, et justifier de l'embarquement par certificat du consul espagnol, ou, à son défaut, de l'autorité civile du port de chargement et par les papiers d'expédition et de douane. — Cette disposition s'applique à tout intéressé, matelot ou passager, qui navigue avec ses propres marchandises.

Portugal. — Le Code de commerce portugais reproduit, dans les articles 1682, 1691 et 1692, les dispositions de la loi hollan-

daise sur la preuve par écrit du contrat d'assurance, et sur la nécessité de cet écrit (voir *infrà*, Pays-Bas, sur art. 255, 257 et 258, p. 630 et suiv.).

Les art. 1683 à 1685 contiennent, sur la forme de la police d'assurance, des règles qui diffèrent de celles établies par la loi hollandaise. — La police doit être datée du jour du contrat, avec indication si c'est avant ou après-midi, et elle doit être signée par chacun des assureurs. — Toute police d'assurance terrestre ou maritime contient les mentions suivantes : 1° le nom et la profession de l'assuré; l'énonciation que la police est à ordre n'est pas nécessaire, car, suivant la loi portugaise, elle ne peut être stipulée au porteur; 2° la nature et la valeur des objets assurés, à moins que l'assuré n'ait déclaré, comme le permet l'art. 1689, qu'il ignorait l'espèce de marchandises qui lui étaient adressées ou consignées; 3° l'époque à laquelle commencent les risques et celle à laquelle ils finissent; 4° les risques que l'assureur prend à sa charge, avec la déclaration si l'assureur répond de tous les risques ou seulement de certains risques déterminés; 5° le taux de la prime d'assurance; et enfin toutes les circonstances dont la connaissance peut être d'un intérêt réel pour l'assureur, ainsi que toutes les conventions particulières arrêtées entre les parties, et la soumission à des arbitres, si les parties en sont convenues. — L'art. 1685 reproduit, quant aux mentions que doit spécialement contenir la police d'assurance, les dispositions de l'art. 592 du Code des Pays-Bas (voir *infrà*, Pays-Bas, p. 631). Il est seulement ajouté que la police doit mentionner si l'assureur accepte tous les risques de mer ou seulement une partie de ces risques et les désigner. — L'art. 1687 reproduit la disposition de l'art. 686 du Code hollandais, en ce qui concerne la navigation fluviale (voir *infrà*, Pays-Bas, p. 631).

La valeur des objets assurés portée sur la police ne fait foi, en cas de contestation, que si elle a été estimée par des experts nommés par les parties. A défaut de cette évaluation, la valeur des objets assurés est établie par tous les moyens de preuve admis en matière commerciale (art. 1728). L'art. 1729 prévoit le cas où le navire assuré aurait été évalué, même après expertise, d'après son prix d'achat ou de construction, et celui où il aurait péri

après avoir effectué plusieurs voyages pour lesquels le fret aurait été payé, et permet alors une nouvelle expertise; cet article reproduit textuellement l'art. 619 du Code hollandais (voir *infrà*, Pays-Bas, p. 632). — Les marchandises assurées, provenant des fabriques ou des magasins de l'assuré, sont estimées au prix auquel on pourrait les vendre au lieu de déchargement. Les marchandises acquises par échange sont évaluées au prix qu'on en aurait obtenu, si elles avaient été vendues au lieu du déchargement. Mais si, dans ce pays, le commerce ne se fait que par échange, la valeur des marchandises assurées est réglée d'après le prix d'achat des marchandises données en échange, en y ajoutant les frais de transport (art. 1730 à 1732). L'art. 1733 établit la règle de l'évaluation du profit espéré suivant le même principe que l'art. 621 du Code hollandais (voir *infrà*, Pays-Bas, p. 633). L'assurance sur profit espéré est nulle pour la partie dont la réalisation ne pourrait pas être légalement prouvée (art. 1734). — Le fret assuré s'évalue d'après les chartes-parties ou les connaissements; et, à défaut, l'évaluation est faite par experts (art. 1735).

Les art. 1693 à 1695 contiennent sur les délais de la remise de la police les mêmes règles que les art. 259 à 261 du Code hollandais (voir *infrà*, Pays-Bas, p. 634). Les obligations particulières des courtiers d'assurances, contenues dans l'art. 681 du Code hollandais, se retrouvent dans l'art. 1812 du Code portugais (voir Pays-Bas, p. 634). Enfin, l'art. 1769 du Code portugais contient une disposition identique à celle de l'art. 651 du Code hollandais sur la preuve du chargement par le capitaine qui achète et fait assurer des marchandises pour son propre compte (voir Pays-Bas, p. 634 et 635).

Pays-Bas. — La loi hollandaise distingue le contrat d'assurance qui peut être prouvé par tous les moyens admis en matière commerciale, de la police qui contient toutes les clauses essentielles ou particulières acceptées par les parties. Tous les moyens de preuve servant à établir l'existence du contrat ne sont admis qu'autant qu'il existe au moins un commencement de preuve par écrit et que l'intention de contracter résulte de cet écrit. Les divers moyens de preuve sont alors recevables pour établir les conventions particulières; mais si ces conventions sont de telle

nature qu'elles doivent, suivant la loi, faire l'objet d'un écrit, à peine de nullité, tout autre moyen de preuve doit être écarté. Ainsi le contrat d'assurance existe dès que la convention a été arrêtée entre les parties, et les droits et obligations réciproques de l'assureur et de l'assuré commencent dès ce moment, indépendamment de la signature de la police. Mais le contrat d'assurance emporte par lui-même l'obligation, pour l'assureur, de signer et de délivrer la police dans le temps convenu. En effet, la rédaction de la police est obligatoire dans le contrat d'assurance (art. 255, 257 et 258).

Toute police, en général, doit contenir les mentions suivantes : 1° La date de l'assurance; 2° le nom de l'assuré soit pour son compte, soit pour le compte d'un tiers; 3° la désignation de l'objet assuré; 4° la somme assurée ; 5° les risques pris par l'assureur à sa charge ; 6° l'époque à laquelle les risques commencent et celle à laquelle ils finissent ; 7° le taux de la prime ; 8° toutes les circonstances qui peuvent influer sur la détermination des risques et qu'il importe à l'assureur de connaître, ainsi que toutes les stipulations particulières des parties ; 9° la signature de l'assureur (art. 256).

La police d'assurance maritime doit, en outre, contenir les mentions suivantes : 1° le nom du capitaine, le nom et la désignation du navire, et si c'est le navire qui est assuré, s'il est construit en bois de sapin, ou la déclaration que l'assuré ignore ce fait ; 2° le lieu où les marchandises sont chargées ou doivent l'être ; 3° le lieu d'où le navire a dû ou doit partir ; 4° les ports ou rades dans lesquels il doit charger ou décharger ; 5° les ports ou rades dans lesquels il doit entrer ; 6° le lieu d'où les risques commencent à courir pour l'assureur ; 7° la valeur du navire assuré ; le tout sauf les exceptions mentionnées par la loi (art. 592).

Le Code hollandais trace des formes particulières pour la police d'assurance, en matière de navigation fluviale et intérieure ; les mêmes dispositions sont applicables à l'assurance des marchandises transportées par terre ; la police doit énoncer, outre les mentions prescrites par l'art. 256 précité : 1° le délai dans le voyage doit être effectué, s'il est indiqué sur la lettre de voi-

ture; 2° si le voyage doit être fait avec ou sans interruption; 3° le nom du capitaine, du voiturier ou de l'expéditeur qui a entrepris le transport (art. 686).

La navigation fluviale est soumise, du reste, aux lois qui régissent la navigation maritime, sous quelques exceptions que nous signalerons, relativement à la nature et à la durée des risques (voir *suprà*, chap. VII, *Pays-Bas*).

Le Code hollandais trace aussi des règles particulières pour la rédaction de la police d'assurance du capital prêté à la grosse et du profit maritime (voir *suprà*, chap. XIII, *Pays-Bas*).

Les règles générales sur la fixation de la valeur des objets assurés sont indiquées dans les art. 273 à 275: si l'évaluation des objets assurés n'a pas été faite par les contractants dans la police, elle peut être constatée par tous les moyens de preuve. Si la valeur a été énoncée, le juge peut néanmoins ordonner, sur la demande de l'assureur, la preuve que la valeur exprimée a été exagérée; cette exagération peut toujours être invoquée et prouvée contre l'assuré, en tout état de cause. Cependant, si l'estimation a été faite par experts, l'assureur n'est pas fondé à la critiquer, à moins qu'il n'établisse qu'il y a eu fraude.

Les art. 619, 620 et 623 contiennent aussi des dispositions relatives à l'évaluation des choses qui font l'objet de l'assurance maritime; nous y trouvons quelques exceptions aux principes généraux posés dans les art. 273 à 275. — Si un navire a été assuré pour sa valeur entière, l'évaluation portée dans la police peut être diminuée par le juge, sur rapport d'experts, lors même que le navire aurait été antérieurement expertisé, dans les deux cas suivants : 1° lorsque le navire a été estimé dans la police, d'après son prix d'achat ou de construction, et qu'il a pu diminuer de valeur soit par vétusté, soit par l'usure résultant de précédents voyages; 2° lorsque le navire, ayant été assuré pour plusieurs voyages, a péri après en avoir fait un ou plusieurs, et que le fret qui est considéré comme une compensation naturelle de l'usure ordinaire du navire a été perçu. — Le montant du fret est prouvé par les chartes-parties ou par les connaissements, et, à défaut, il est réglé par experts.

L'évaluation des marchandises se règle de la manière sui-

vante : Si l'assurance est faite en retour d'un pays où le commerce ne se fait que par troc, l'estimation de la valeur des marchandises assurées a lieu d'après le prix d'achat, au lieu du départ de celles qui ont été données en échange, en y joignant les frais de transport.

Lorsqu'il y a assurance sur profit espéré, l'évaluation est faite séparément dans la police, avec désignation des marchandises sur lesquelles le profit est espéré, à peine de nullité. — Dans le cas où l'objet assuré et le profit espéré ont été évalués en bloc, avec stipulation expresse que l'excédant de la valeur de l'objet sera considéré comme profit espéré, l'assurance est valable pour la valeur réelle de l'objet assuré, et elle n'est valable pour l'excédant considéré comme profit espéré que jusqu'à concurrence du profit dont l'éventualité sera justifiée et prouvée. Cette évaluation se fait d'après les règles suivantes : le profit espéré est estimé d'après les prix courants reconnus, ou, à défaut, par des rapports d'experts constatant le bénéfice qu'on aurait pu raisonnablement obtenir, si les marchandises assurées étaient arrivées au lieu de destination, dans les conditions ordinaires du voyage. S'il est prouvé par les prix courants ou par l'évaluation des experts, qu'en cas d'heureuse arrivée, le gain aurait été inférieur à la somme déclarée par l'assuré dans la police, l'assureur est libéré en payant la somme ainsi réduite ; il ne doit rien si les objets assurés n'auraient produit aucun profit (art. 615, 621 et 622).

La police peut être à ordre ; néanmoins les avantages que confère l'assurance peuvent être transférés à l'acquéreur des choses qui font l'objet de cette assurance, dans les conditions énoncées dans l'art. 263. Lorsque les objets assurés changent de propriétaire pendant la durée de l'assurance, celle-ci profite à l'acquéreur ou au nouveau propriétaire, même sans transport, pour ce qui concerne les dommages survenus du moment où l'objet a été mis par la livraison aux risques et périls de l'acheteur ou du nouveau propriétaire. Si lors de la vente ou de la transmission de la propriété, l'acheteur ou le nouveau propriétaire refuse d'accepter l'assurance, et que l'assuré primitif conserve encore un intérêt dans la chose assurée, l'assurance continue au profit de celui-ci,

mais seulement à raison de la valeur de la créance ou du gage qu'il a conservé sur l'objet.

Les art. 259 à 261 règlent les délais de la remise de la police par l'assureur entre les mains de l'assuré. Si l'assurance a été faite par l'assuré ou un commissionnaire pour compte, la police doit être signée et remise par l'assureur dans les vingt-quatre heures de la conclusion du contrat, à moins qu'une loi spéciale n'accorde un plus long délai. Mais si l'assurance a été conclue par l'intermédiaire d'un courtier d'assurances, la police doit être remise dans les huit jours du contrat. L'assureur ou le courtier qui enfreindrait cette disposition, serait passible envers l'assuré de tous dommages-intérêts à raison du préjudice qui pourrait en résulter.

Les courtiers sont personnellement tenus, en matière d'assurance maritime : 1° de remettre à l'assureur, dans les vingt-quatre heures du contrat, si la police n'a pas encore été rédigée ou remise, une note certifiée par eux, contenant l'indication des objets assurés, la somme assurée, la prime et les conditions particulières de l'assurance; cette note fait foi entre les parties comme commencement de preuve par écrit; 2° d'insérer dans la police toutes les conditions du contrat et les déclarations qui y sont relatives, ainsi que tout ce que la loi exige comme étant de l'essence de ce contrat; 3° d'inscrire exactement sur un registre particulier la copie des polices négociées par eux; 4° de remettre, s'il y a lieu à indemnité en cas de sinistre, à celui des assureurs qui a signé le premier la police, l'état du dommage, avec un inventaire des pièces justificatives certifié par eux; 5° de donner copie certifiée par eux des polices, avis, lettres et notes relatives aux objets indiqués ci-dessus, autant de fois que les assureurs ou les assurés l'exigent. Le tout à peine de dommages-intérêts (art. 681). Nous examinerons au chapitre suivant les droits et obligations du courtier d'assurances, en ce qui concerne le paiement de la prime dont il est responsable vis-à-vis de l'assureur (voir *suprà*, chap. IV, *Pays-Bas*).

Si le capitaine fait assurer des marchandises qu'il a achetées pour son propre compte, et qu'il en opère le chargement sur son navire, il est tenu de justifier à l'assureur de cet achat, et il est

notamment tenu de représenter le connaissement signé de deux des principaux de l'équipage. Les mêmes formalités lui sont imposées par le même article, comme nous le verrons aux chapitres x et xi, lorsque les achats sont faits par le capitaine pour les besoins du navire (art. 651).

Allemagne. — Le contrat d'assurance existe, indépendamment de la police qui peut être ou non délivrée à l'assuré. L'écrit n'est même pas une des conditions essentielles de ce contrat ; ainsi lorsqu'il n'a pas été rédigé de police, le contrat se prouve par tous les moyens de preuve admis en matière commerciale (art. 31 du *Code génér. allemand*). La loi allemande ne trace même pas de formes particulières pour la police d'assurance, comme elle le fait pour le contrat de grosse. Cependant le contrat d'assurance doit, pour être valable, contenir les mentions essentielles sans lesquelles les obligations de l'assureur et celles de l'assuré seraient sans objet ou indéterminées, quant à leur nature et à leur étendue. — La désignation de l'assuré pour propre compte ou pour compte d'autrui, celle de l'objet assuré et sur lequel l'assuré a un intérêt, la durée des risques maritimes ou l'indication des circonstances qui permettent de la déterminer, le navire sur lequel les marchandises sont chargées, à moins qu'il ne s'agisse d'une assurance *in quovis* (art. 821 du *Code gén. allem.*), la prime, telles sont les conditions essentielles auxquelles on ne peut suppléer.

La police peut être à l'ordre, et elle est alors payable à celui qui justifie de l'endossement (art. 892 du *Code gén. allem.*). Mais la nature même du contrat d'assurance permet à l'assureur d'opposer au porteur toutes les exceptions qu'il pourrait faire valoir directement contre l'assuré (art. 302 et 303 du *Code gén. allem.*).

L'enregistrement du contrat d'assurance n'est pas non plus une condition prescrite par la loi générale allemande. Mais la loi introductive du Code de commerce allemand en Prusse (art. 59) attache à l'enregistrement des effets importants, lorsque la créance comporte un droit de gage sur le navire ; et cette formalité devient alors nécessaire pour régler l'ordre des créances privilégiées entre elles, comme nous le verrons quand nous traiterons du concours des assureurs avec d'autres créanciers privilégiés.

Autriche. — Le Code de commerce lombardo-vénitien, qui reproduit les dispositions du Code de commerce français, est applicable en ce qui concerne la police d'assurance.

La police de *Trieste* ajoute : Lorsque l'assureur ou l'assuré a reçu, au moment de l'assurance, des nouvelles concernant le navire assuré, par la voie de la presse, par lettre, par télégramme, ou de toute autre manière, l'assurance est nulle s'il est prouvé que le naufrage ou le sinistre survenu au navire était connu au lieu où se trouvait l'assuré, ou qu'il l'était au lieu du domicile de l'assureur, avant la signature de la police, sans qu'il soit besoin de prouver que la reconnaissance en soit directement parvenue à l'assuré ou à l'assureur. — Les art. 366 et 367 du Code français autrefois en vigueur en Lombardo-Vénétie, et relatifs à la présomption de la connaissance du sinistre et à l'assurance sur bonnes ou mauvaises nouvelles, sont rappelés par la police de *Trieste*. — L'assurance continue à être valable, malgré l'erreur commise dans la désignation du capitaine ; elle est également valable si le capitaine vient à être changé par suite de décès ou pour une cause légitime, pourvu qu'il résulte des autres circonstances qu'il n'y a aucune erreur sur l'identité du risque assuré, et pourvu que le nom du bâtiment ait été précisé, et qu'en tout cas le changement de capitaine ait été annoncé à l'assureur aussitôt qu'il est parvenu à la connaissance de l'assuré. — La vente publique ou par acte privé de tout ou partie du bâtiment fait cesser l'assurance sur navire, du jour de la vente : dans le premier cas, la résiliation a lieu pour tout le bâtiment ; et dans le second, pour la partie qui a été vendue. Mais l'assurance peut continuer entre l'assureur et le nouvel acquéreur, en vertu d'une convention spéciale.

Angleterre. — Le contrat d'assurance doit être rédigé par écrit, par l'intermédiaire de courtiers spéciaux (*insurance brokers*) (voir *suprà*, chap. II, Angl., p. 599). L'usage a fait admettre l'emploi général de polices imprimées dont les blancs sont remplis à la main. Toute police doit être écrite sur papier timbré, à peine de nullité (*Stat. Georges III*, c. 63 ; et *Victoria*, c. 21). La loi est si rigoureuse à cet égard que le timbre ne peut être apposé ultérieurement. La formalité du timbre a pour effet d'in-

terdire qu'il ne soit plus tard rien changé aux conventions primitivement arrêtées. Néanmoins on peut valablement introduire de légers changements, sans qu'il soit nécessaire d'apposer un nouveau timbre, pourvu que ces changements ne modifient en rien les conditions essentielles de l'acte, et qu'ils ne soient qu'explicatifs ou rectificatifs.

La taxe du timbre est proportionnelle à la somme assurée (*Victoria*, 7 et 8, c. XXI). Le défaut de timbre rend les parties passibles d'une amende de 100 liv. sterl. (2,500 fr.) (*SS. Georg. III*, ch. LXIII ; 7, *Vittoria*, chap. XXI). La promesse d'assurer n'est pas sujette au timbre sous peine d'amende ; mais elle ne peut, faute de timbre, être produite en justice.

Les mentions nécessaires à la validité du contrat sont les suivantes : le nom de l'assuré et celui de son mandataire, le nom du navire ; les choses qui font l'objet de l'assurance ; le voyage assuré ; les risques garantis par l'assurance ; la date du contrat ; la signature de l'assureur ; le *memorandum* ou énonciation des petites avaries non couvertes par l'assurance ; les garanties stipulées par l'assureur et les conditions résolutoires du contrat.

Parmi ces énonciations, les unes sont essentielles pour la validité du contrat ; les autres peuvent, suivant la nature et l'objet de l'assurance, ne pas figurer dans la police.

Nous avons déjà vu que le nom de l'assuré et celui de son commissionnaire doivent, à peine de nullité, être indiqués dans la police (voir *suprà*, chap. II, Angl., p. 599).

Si l'assurance est faite sur corps, l'indication du nom du navire est nécessaire ; mais comme le navire est susceptible de changer de nom, dans certaines circonstances, on ajoute ordinairement cette réserve : *ou tel autre nom dont le navire pourra s'appeler.* — S'il survient un changement de nom, c'est à l'assuré à prouver l'identité du navire. L'assurance ne serait pas nulle par cela seul que le nom du navire ne serait pas indiqué, si d'autres énonciations permettaient d'y suppléer pour établir l'identité du navire, si, par exemple, le navire était indiqué comme venant de tel endroit. Cette règle s'appliquerait au cas d'erreur sur le nom, si le doute n'était pas possible sur l'identité.

L'énonciation du nom du capitaine ne semble pas exigée ; mais

si elle est faite dans la police, elle lie l'assuré, de telle sorte que celui-ci ne peut changer le capitaine, s'il n'a introduit la réserve d'usage : *ou de tel autre capitaine dudit navire.*

Les choses qui font l'objet de l'assurance doivent être soigneusement indiquées. Ainsi l'assurance sur corps comprend, outre la description du navire, l'énumération des choses composant les armement, agrès, artillerie et munitions, canots, etc. — Lorsque la description a été ainsi faite, l'assureur n'est pas admis à l'attaquer par la preuve contraire. — Cette disposition rend utile l'indication en nature, quantité et qualité des marchandises assurées; toutefois on peut valablement assurer les marchandises en général. On peut aussi fixer une somme déterminée représentant la valeur des choses assurées. Mais si la police ne contient aucune évaluation des choses assurées, cette évaluation est faite par le juge qui tient compte de toutes les circonstances de temps et de lieu, ainsi que des usages commerciaux. — La loi anglaise est rigoureuse en ce qui concerne la juste évaluation des choses assurées. Ainsi l'exagération frauduleuse devient une cause de nullité du contrat, et la prime reste acquise à l'assureur à titre de dommages-intérêts. Toutefois, si l'exagération est le résultat d'une erreur, il y a simplement lieu à réduction de la valeur. — La loi permet plusieurs modes d'évaluation pour les navires ; il en est deux qu'on suit plus généralement : le premier consiste à évaluer le navire sans les accessoires, c'est-à-dire sans les frais d'armement et le fret brut; le deuxième évalue le navire avec ses frais et le fret net ou brut seulement. En ce qui touche l'évaluation des marchandises qui n'ont pas été évaluées dans la police, on en tient compte au prix de facture augmenté de la prime et des frais de mise à bord. La loi ne permet la modification de la valeur agréée que si l'excès de la valeur dépasse toute limite raisonnable. Toutefois il est d'usage d'admettre que l'assuré a le droit d'ajouter à la valeur intégrale de la marchandise à bord, une certaine somme, dix pour cent, représentant le prix de la vente sur le marché le plus avantageux.

L'énonciation du voyage assuré comprend : 1° le lieu de départ et le lieu d'arrivée, avec indication des points intermédiaires où le navire peut faire échelle ou escale, c'est-à-dire les ports de

chargement et de déchargement et généralement la route à suivre; 2° le temps où le risque commence à courir et celui où il finit. — L'indication des lieux de chargement et de déchargement est essentielle à la validité du contrat; il en est autrement si c'est la durée des risques qui fait l'objet de l'omission; on décide alors que le risque commence à courir du jour de la date de l'assurance et qu'il cesse par l'accomplissement du voyage. — D'après l'usage constant et en vertu de la clause spéciale *in good safety* (en bon état de sûreté), le voyage est censé terminé vingt-quatre heures après que le navire a été ancré et amarré, en parfait état de sûreté au port d'arrivée, c'est-à-dire à l'abri de toute avarie, de toute fortune de mer et politique, de toute atteinte, prise, embargo, confiscation, en mesure enfin d'opérer le débarquement de sa cargaison. Mais si le navire avait antérieurement subi de telles avaries qu'elles amenassent un sinistre, même après les vingt-quatre heures de l'arrivée au port, l'assureur ne serait pas déchargé de la responsabilité.

Si la clause *in good safety* n'a pas été insérée dans la police, l'assureur est déchargé des risques par le seul fait que le navire est parvenu au port de destination, en quelque état qu'il se trouve. Lorsque l'assurance est faite sur marchandises, l'assureur répond des risques jusqu'au moment où le déchargement est opéré et les marchandises déposées à terre sans avaries. De son côté, l'assuré est tenu de faire le déchargement sans délai et avec la diligence ordinaire. Si, au lieu d'opérer le déchargement à terre, l'assuré transborde les marchandises sur un autre navire ou dans des embarcations, l'assureur cesse de répondre des risques. — Par réciprocité de cet usage que l'assureur répond des risques jusqu'au moment du transport du bord à quai pour le débarquement, on admet qu'il ne répond pas des risques du transport du quai à bord pour l'embarquement. — La police contient souvent la clause que les marchandises sont assurées à partir de leur chargement à tel port; dans ce cas, les risques commencent à courir du jour où le chargement a lieu au port indiqué. Cette clause suppose toujours que le navire qui doit prendre charge est déjà arrivé ou qu'il est sur le point d'arriver au port convenu; s'il en était autrement, l'assurance serait nulle comme étant sans aliment.

Dans tout contrat d'assurance, on sous-entend la clause que le navire suivra la route habituelle, comme étant la plus sûre et la plus directe ; mais la police peut laisser à cet égard la liberté la plus large à l'assuré ; c'est ce qui s'exprime par la clause suivante : « Il sera permis audit navire, dans son voyage, de faire voile pour.... de toucher à.... ou de mouiller à tels ports ou dans tels lieux que ce soit. » — Enfin on insère souvent aussi la clause « garanti mettre à la voile tel jour ou avant tel jour », ou bien : « garanti de partir sous convoi » ou encore : « garanti navire neutre » etc.

La police énumère les risques garantis par l'assurance ; ce sont généralement les suivants : Toutes fortunes de mer, jets à la mer, incendie, pirates, corsaires, ennemis, guerre maritime, arrêt ou détention du navire par ordre d'un gouvernement (*arrêt de prince*) (voir *infrà*, chap. VII, *Des risques garantis par l'assureur, et des dommages qui ne peuvent tomber à sa charge*, Angl.). La police étend ordinairement les risques à d'autres cas non prévus par la clause *other perils* (et autres périls). Sans cette clause, l'énumération contenue dans la police serait limitative.

Il est d'usage, en Angleterre, de dresser un memorandum ou bulletin (*slip*), contenant les principales énonciations relatives aux risques et aux franchises. C'est sur ce memorandum, signé de l'assuré, et remis par lui au courtier, que la police est rédigée. Aussi est-il considéré comme un ordre d'assurer ; mais les tribunaux ont toujours refusé, à cause de l'absence de timbre, d'accorder au memorandum la même autorité qu'à la police.

Le *memorandum* a souvent pour objet de restreindre la garantie de l'assureur aux avaries d'une certaine importance. Ainsi l'on stipule qu'une avarie qui ne déprécierait les marchandises que de 3, 4, 5, etc. pour 100 ne sera pas couverte par l'assurance ; on stipule aussi souvent, pour les marchandises susceptibles par leur nature de s'avarier en voyageant, qu'elles seront franches d'avaries, sauf les avaries générales. Si l'assureur ne fait pas ces réserves, sa responsabilité est entière.

La police énonce le coût de l'assurance et contient quittance de la prime ; elle est datée et signée de la personne ayant intérêt à l'assurance, du consignataire ou de toute personne ayant reçu

mandat à cet effet. — La désignation expresse de l'assuré, exigée par la loi, ayant donné lieu à des difficultés pratiques, il a été jugé que la loi devait recevoir une interprétation très-large. Ainsi l'assuré peut n'être nommé par le mandataire que lors de l'exercice du recours.

La police peut enfin contenir diverses mentions se rapportant aux garanties ou sûretés que stipule l'assureur; ces conditions une fois acceptées font loi entre les parties et doivent être rigoureusement remplies, sous peine de résolution du contrat. Toutefois l'assureur qui aurait payé, après sinistre, l'indemnité stipulée, sans invoquer l'inexécution des conventions, ne serait pas fondé à répéter contre l'assuré les sommes ainsi payées : on présumerait une renonciation de sa part.

Les garanties ainsi stipulées ont pour objet soit d'assurer la sécurité du navire, soit de décharger l'assureur de toute responsabilité dans certains cas prévus. — L'assureur peut exiger, par exemple, que le bâtiment parte à jour fixe ou dans un délai déterminé, et l'intérêt de cette convention peut être justifié par les craintes de guerre maritime; enfin on stipule quelquefois que la détention du navire par arrêt de prince ne sera pas à la charge de l'assureur.

Il y a aussi certaines garanties, dites garanties implicites, qui résultent de la nature même du contrat d'assurance, et qui, par suite, n'ont pas besoin d'être expressément stipulées (voir *infrà*, chap. VII, *Des risques garantis par l'assureur et des dommages qui ne peuvent tomber à sa charge*, *Angl.*, p. 804).

Dès que la police est signée, aucun changement ne peut y être apporté, à peine de nullité, à moins que toutes les parties n'y consentent. Dans ce dernier cas, les changements peuvent être faits, même après le commencement d'exécution du contrat, sous la condition qu'ils soient l'objet d'un acte écrit et signé de toutes les parties.

En cas d'erreur dans la rédaction de la police, la rectification peut en être demandée devant la cour d'équité. — Les termes de la police s'interprètent, comme ceux des autres contrats, dans leur sens actuel et ordinaire; et la preuve testimoniale est admissible pour établir, par exemple, que la qualification de

« port » donnée à un certain lieu où doit commencer ou finir le risque, est habituellement donnée à tel ou tel lieu, dans le langage commercial. De même, on peut être admis à prouver que les termes descriptifs de mers ou de pays ont une acception commerciale différente de l'acception géographique. — En règle générale, les mots ajoutés à la main sur la police s'interprètent dans le sens le plus large, et les mots imprimés, dans leur sens strict et rigoureux.

Lorsque la police s'en réfère à certains usages, ces usages ne peuvent être invoqués que s'ils sont généralement suivis et bien connus des contractants. Ainsi un usage admis et consacré par le Lloyd est obligatoire pour ceux qui le mentionnent dans la police. Il a été ainsi jugé, même dans le cas où cet usage constituait une véritable dérogation à la loi commerciale.

Les places de *Londres*, *Liverpool*, *Glascow* et *Dublin* suivent à peu près la même police, et l'on ne signale entre ces diverses polices que des différences peu importantes. Nous en donnerons les commentaires, d'après la jurisprudence.

La loi anglaise interdit la réassurance; mais la pluralité des assurances sur les mêmes objets est permise. Dans ce cas, l'assuré peut poursuivre pour le tout l'un des assureurs, sauf à celui-ci à exercer son recours contre les autres assureurs pour les faire contribuer également au paiement de l'indemnité.

Bien que la loi soit muette sur la transmissibilité de la police, l'usage, conforme à l'équité, a fait admettre qu'elle pouvait être à ordre.

Danemark. — Les mentions essentielles que doit contenir la police d'assurance, pour la validité du contrat, sont les mêmes qu'en droit commun.

L'énonciation de la valeur assurée est exigée, même pour les navires qui ne seraient pas assurés pour leur valeur entière.

Toute assurance doit être transcrite sur un registre spécial, avec toutes les clauses qui s'y rapportent. La police est dressée d'après les mentions portées sur le registre, et signée des parties. Elle est ensuite signée par un des commissaires, et timbrée du sceau de la compagnie d'assurances.

La loi permet, et la police de *Copenhague* consacre cet usage,

que les marchandises venant des Indes orientales puissent être assurées pour le double de leur valeur ; les marchandises venant des autres pays et de l'Europe peuvent l'être pour cinquante pour cent, en sus de leur valeur. Cette clause équivaut à l'assurance du profit espéré des marchandises, et elle s'applique en même temps que la disposition qui réduit aux neuf dixièmes de leur valeur l'assurance des marchandises.

Suède. — La lettre d'assurance ou police doit, à moins de restrictions ou conditions spéciales, porter les indications suivantes : 1° le nom de l'assuré ou de son mandataire ; 2° la chose assurée ; 3° le nom du navire et celui du capitaine ; 4° les ports d'embarquement et de débarquement ; 5° le mode de construction du navire, s'il est entièrement ponté, et si les marchandises assurées ou non sont placées sur le pont ; 6° l'époque à laquelle le navire doit ou a dû mettre à la voile ; si l'assurance est prise pour le voyage entier ou pour un temps déterminé, pour l'aller et le retour, ou seulement pour l'un des deux ; 8° la somme pour laquelle le navire ou la chose est assurée, en monnaie suédoise ; 9° le montant de la prime convenue. Enfin la police doit mentionner le jour et l'année, et porter la signature de l'assureur (art. 204 du Code marit. suéd.). — Quand la police d'assurance est délivrée par une compagnie, elle doit mentionner, en outre, les obligations spéciales imposées aux compagnies par les règlements royaux, lors même que ces prescriptions n'obligent en rien l'assuré (Circulaire du 15 février 1867).

Si la somme assurée dépasse la valeur réelle de l'objet, l'assurance, en ce qui concerne l'excédant, est nulle. Si au contraire l'objet est assuré pour une somme au-dessus de sa valeur, l'assureur, en cas d'avarie, ne rembourse les pertes et les frais que dans la proportion de la somme assurée (art. 191).

Lorsque l'assureur et l'assuré ont formellement et de concert attribué à l'objet assuré une valeur déterminée, l'estimation est prise comme étant la valeur réelle, et la police est dite alors *taxée* ou *fermée*. Lorsque la valeur de l'objet n'a pas été déterminée par une convention formelle, elle est fixée d'après les principes énoncés ci-après, et la police est dite *ouverte*. La valeur réelle d'un navire est celle qu'il a quand les risques de l'assureur com-

mencent à courir. On peut, par une convention formelle, joindre au montant de cette valeur les frais d'armement, les loyers de l'équipage et les frais d'assurance, pourvu que ces diverses sommes n'aient pas été comprises antérieurement dans une assurance de fret brut. — Le fret peut être assuré pour le montant *brut* de sa valeur, pourvu que les frais d'armement, d'assurance et les loyers de l'équipage n'aient pas été assurés séparément, auquel cas l'assurance ne peut être prise que pour le montant *net* de la valeur du fret. La valeur réelle du fret est déterminée par le contrat d'affrétement ou le connaissement. — Si ni l'un ni l'autre de ces documents n'indiquent la valeur du fret, cette valeur est déterminée par le prix courant du fret, pour le même voyage, dans le port d'embarquement; et si ce prix courant ne peut être fixé, on s'en réfère aux contrats d'affrétement qui ont pu être signés dans les ports voisins et dans des conditions analogues. — Lorsqu'en souscrivant une assurance pour fret, on omet de spécifier si cette assurance porte sur le fret entier ou seulement sur une partie, le fret entier est censé assuré. Lorsqu'on n'exprime pas si c'est le fret brut ou le fret net que l'on veut assurer, l'assurance est réputée prise pour le fret brut. Quand on assure le fret pour l'aller et le retour, la moitié de la somme assurée est comptée pour chaque voyage. — La valeur réelle des marchandises est celle qui leur est attribuée, au moment du départ, par les factures, les prix courants, etc., ou, à défaut de facture, par tout autre moyen convenable d'appréciation, en y joignant les frais de douane et autres déboursés qu'entraînent toujours l'acquisition des marchandises, le coût de l'assurance et les frais d'embarquement. On peut même, moyennant une stipulation formelle, joindre à ce montant celui du fret, des frais de voyage, de douane et autres impôts à payer dans le port de débarquement. — Lorsque l'assurance est faite sur les frais d'armement et les loyers de l'équipage, ou lorsqu'en assurant des marchandises, on y a joint le fret et autres dépenses qui s'y rapportent, si, par suite de sinistre, quelques-unes de ces dépenses n'ont pas lieu, l'assurance est réputée nulle pour une partie équivalente de la somme assurée. — Le profit espéré et les avances sur marchandises ne sont censés assurés que lorsqu'il

existe à cet égard une stipulation formelle dans la police d'assurance. Lorsqu'en assurant des marchandises, on assure en même temps le profit espéré et les avances, l'assureur doit évaluer ce profit et ces avances à tant pour cent ; quand cette dernière évaluation ne figure pas dans la police, on se base en principe sur un maximum de 10 p. 100 pour le profit espéré et de 2 p. 100 pour les avances (art. 196 à 203).

Toute cession de l'assurance par l'assuré doit se prouver par écrit, et l'acte doit porter la signature des deux intéressés (art. 207).

Norwège. — Même législation qu'en Danemark (voir *suprà*, p. 642).

Russie. — Le contrat d'assurance d'un navire ou de son chargement doit être fait par écrit ; la police doit contenir : 1° Le nom des assurés ; — 2° Un état descriptif du navire ; — 3° Un état du chargement avec énonciation de la nature, de la quantité et de la qualité des marchandises ; — 4° L'époque de la durée de l'assurance ; — 5° Le lieu du départ du navire, et si l'assurance est faite en cours de voyage, le lieu d'origine, celui de sa destination, et les ports où il doit relâcher pendant le voyage ; — 6° La prime d'assurance ; — 7° Les renseignements fournis par l'assuré, et généralement toutes les mentions particulières (art. 894). — Le contrat d'assurance est parfait par la remise aux assurés de la police signée des assureurs, et par la mention du paiement de la prime (art. 900). — En même temps qu'il reçoit la police, l'assuré est tenu de remettre à l'assureur un état circonstancié, rédigé par écrit, et contenant, outre l'énonciation de la valeur assurée qui peut ne pas figurer dans la police, diverses mentions déterminées par l'art. 895, que l'assurance soit faite sur navire ou sur marchandises ; ces énonciations concernent : 1° L'époque et le lieu où le navire a été construit ou réparé ; — 2° Le bois avec lequel il a été construit ou réparé ; — 3° S'il est calfeutré et s'il ne fait pas eau ; — 4° S'il est pourvu de mâts, voiles, câbles, ancres, et de tous les autres agrès nécessaires pour le voyage qu'il entreprend ; — 5° L'indication du lieu où se trouve le navire ; — 6° Le lieu de sa destination, ceux où il doit faire échelle, la saison pendant laquelle la traversée doit être opérée et toutes les autres circonstances de la navigation ; — 7° La

nature, la quantité et la qualité des marchandises assurées; — 8° Les vices propres du navire et ceux des marchandises assurées; — 9° Le prix réel du navire ou des marchandises, suivant que l'assurance est faite sur le navire ou sur les marchandises. — Cet état circonstancié qui a pour objet de permettre une juste estimation de la valeur assurable, et de faire réduire la somme assurée, en cas d'exagération, doit toujours être remis à l'assureur, lors même que l'assurance ne serait faite que pour une partie de la valeur assurable; elle sert de base soit pour le règlement de l'indemnité due par l'assureur, en cas de sinistre, soit pour le règlement des avaries communes (art. 897).

Malte (île de). — Le contrat d'assurance est rédigé par écrit, par-devant notaire ou sous signature privée; la signature de l'assureur est exigée. Néanmoins l'existence même de l'acte, s'il venait à être détruit, pourrait être prouvé par témoins. — La police doit contenir les mêmes mentions qu'en droit français; quelques-unes sont essentielles à la validité du contrat; elles concernent la chose assurée, les risques à la charge de l'assureur, la valeur assurée et la prime.

Quant à l'assurance pour l'aller ou le retour seulement, ou pour l'aller et le retour, la police doit préciser le moment où commencent les risques et celui où ils finissent. A défaut de conventions, le voyage est terminé vingt-quatre heures après que le capitaine a jeté l'ancre au port de destination.

La police peut être à ordre.

États-Unis. — L'esprit de la législation des États de l'Union est à peu près conforme, sur la matière qui nous occupe, aux principes de la législation anglaise. Nous n'avons à signaler qu'un petit nombre de dispositions particulières.

La présence du timbre sur la police n'est pas exigée comme en Angleterre; et en outre le ministère des courtiers d'assurances n'est pas obligatoire : l'assureur et l'assuré peuvent stipuler et signer entre eux le contrat d'assurance. — Le contrat d'assurance est parfait par le seul consentement des parties; et ce consentement peut se prouver, même par la correspondance, indépendamment de la police. — Le nom de l'assuré peut ne pas figurer au contrat et l'assurance être faite *pour compte de qui il appar-*

tiendra; celui qui fait assurer dans cette forme peut être l'assuré même; mais l'assurance n'est valable qu'autant qu'il a un intérêt sur la chose assurée. — L'objet de l'assurance doit toujours être déterminé; si l'objet indiqué dans le contrat n'existe pas, l'assurance ne peut s'appliquer à un autre objet appartenant à la même personne.

Dans l'assurance sur corps, la désignation du navire par son nom est de rigueur; mais pour éviter les conséquences d'une erreur dans la traduction du nom du navire d'une langue étrangère en langue anglaise, il est d'usage d'ajouter dans la police la mention : *Or by what sœver other name or names the same ship is or shall be named or called.*

Dans l'assurance sur facultés, les marchandises sont évaluées d'après leur cours, au jour et au lieu de leur chargement, en y ajoutant les frais, prime d'assurance, etc.; mais l'estimation peut être faite en bloc, et non détaillée pour chaque objet. — S'il a été stipulé une somme représentant la valeur des choses assurées, l'assureur est tenu, en cas de sinistre, de rembourser la somme assurée, sans qu'il puisse demander de réduction pour exagération; car l'assuré a le droit d'opposer que l'assuré a entendu accepter et souscrire une police par gageure. Cependant on admet qu'une exagération exorbitante et frauduleuse entraînerait la nullité de l'assurance. — On fait souvent, surtout pour les voyages au long cours, des assurances sur profit espéré.

L'évaluation de la chose assurée peut ne pas être exprimée dans la police, lorsqu'elle est rédigée, mais être faite ultérieurement et figurer au dos de la police; il suffit que cette mention figure au contrat dans l'une ou l'autre forme.

L'assurance du fret est permise, comme en Angleterre; mais la cour de *Philadelphie* a consacré une coutume suivant laquelle la valeur effective du fret est portée aux deux tiers seulement de sa valeur réelle. — *A Philadelphie*, le fret, les bénéfices espérés, les droits de commission et la prime peuvent être assurés sous la dénomination générale de *marchandises ou objets à bord de navire.*

La mention du nom du navire, celle des marques des marchandises assurées, ne sont pas tellement essentielles à la validité du contrat d'assurance, qu'il soit vicié par une erreur ; il suffit

qu'il n'y ait aucun doute sur l'identité de la chose assurée. Cependant on admet qu'une assurance applicable à des marchandises qui doivent être chargées en retour produise son effet, bien que les marchandises débarquées n'aient pas encore été livrées à l'acheteur. — D'après l'usage, l'*assurance du fret* est aussi une dénomination générale qui comprend même l'assurance du chargement.

Brésil. — La police d'assurance doit contenir les mêmes mentions qu'en droit français ; nous signalons toutefois quelques différences ou additions faites par l'art. 667 du Code de commerce brésilien à l'art. 332 du Code français. La police doit indiquer tous les risques que l'assureur prend à sa charge ; le coût de l'assurance, l'époque ou la forme du paiement ; le temps, le lieu et la forme du paiement de l'indemnité, en cas de sinistre. En aucun cas, la police ne peut être au porteur. — La même police peut contenir une ou plusieurs assurances.

S'il est fait plusieurs assurances sur le même objet, chacun des assureurs déclare la somme pour laquelle il s'oblige, et cette déclaration doit être datée et signée. Si la déclaration n'est pas faite dans cette forme, les assureurs sont obligés solidairement pour toute la valeur assurée. Si l'un des assureurs s'oblige pour une somme déterminée et que, postérieurement, d'autres assureurs signent la même police sans déclarer la somme pour laquelle ils s'obligent, ils sont responsables chacun, et par ordre de date, pour une somme égale à celle pour laquelle s'est obligé le premier assureur. Si par ce mode de contribution, le montant de l'assurance était dépassé, le dernier signataire ne serait évidemment obligé que pour le montant de la somme qui manquerait pour compléter l'assurance, d'après le total des engagements précédents. Cette disposition de l'art. 668 est la reproduction des art. 2092 et 2093 de l'ancien Code général de Prusse. — Lorsqu'il a été fait sans fraude plusieurs assurances sur le même objet, celle qui est antérieure en date prévaut, et les assureurs dont les polices sont postérieures sont obligés de restituer la prime qu'ils ont reçue, en retenant seulement l'indemnité de demi pour cent (art. 683). — Quand l'assurance a pour objet une somme prêtée à la grosse, la police doit mentionner le nom du navire, celui du capitaine et celui de l'emprunteur ; elle doit spécifier les risques

qui sont assurés et ceux qui ne sont pas à la charge du prêteur, et énoncer la valeur excédant celle du gage du prêteur à la grosse, qui est encore susceptible d'être assurée; outre ces déclarations, la police doit faire mention de l'emploi de la somme prêtée. Il doit être aussi énoncé dans la police si l'assurance comprend à la fois le capital et le profit maritime; à défaut de cette énonciation, on présume que le capital seul est assuré (art. 682 et 688).

S'il y a doute sur l'interprétation d'une ou plusieurs clauses ou conditions de la police, il y a lieu d'observer les règles suivantes: Les clauses écrites ont la préférence sur celles qui sont imprimées; les clauses claires et qui expriment la nature, l'objet ou le but de l'assurance servent à éclairer les clauses obscures et à fixer l'intention des parties; l'usage généralement observé dans les mêmes cas, dans le lieu du contrat, prévaut sur les significations diverses que peuvent avoir les termes employés dans le langage vulgaire; en cas d'ambiguité, les clauses s'interprètent suivant les règles établies pour les autres contrats. La clause de « faire escales » comprend la faculté de charger et décharger les marchandises dans les ports d'escales, encore que cette condition ne soit pas formellement exprimée dans la police. La police d'assurance est transmissible par voie d'endossement, soit que le porteur soit cessionnaire de l'objet assuré, soit qu'il agisse comme mandataire de l'assuré; le porteur est alors substitué à l'assuré dans toutes ses obligations, droits et actions. — Si les effets assurés viennent à changer de propriétaire pendant la durée des risques, le bénéfice de l'assurance passe au nouveau propriétaire, indépendamment de la transmission de la police, à moins qu'il n'y ait convention contraire (art. 673 à 676).

Les art. 692 à 704 contiennent les règles à observer pour l'évaluation des objets assurés. — La valeur de l'objet assuré doit être déclarée, quant à son chiffre, dans la police même, à moins que l'assuré n'en ait pas la connaissance exacte. Dans l'assurance sur navire, cette déclaration est essentiellement nécessaire, et si elle n'est pas faite, l'assurance est sans effet. Dans les assurances sur marchandises, si l'assuré n'a pas une connaissance exacte de leur véritable valeur, il suffit que la valeur déclarée soit tenue pour estimative. — La valeur déclarée dans la police avec la clause

« vaille plus, vaille moins », est considérée en justice comme valable pour faire produire tous ses effets au contrat d'assurance. Cependant, si l'assureur allègue que la chose assurée valait, au moment du contrat, un quart en moins du prix auquel l'assuré l'a estimée, il est fondé à demander l'évaluation ; mais il lui incombe de justifier sa réclamation par tous les moyens de preuve admis en matière commerciale. A cet effet, et pour compléter les moyens de preuve, il peut exiger de l'assuré la production des documents et la déclaration des moyens sur lesquels il se fonde pour justifier l'évaluation portée dans la police; et si l'assuré se refuse à fournir ces justifications, on présume qu'il y a fraude de sa part. — Si la police ne détermine pas la valeur des marchandises assurées, l'évaluation en est faite au prix d'achat de ces mêmes marchandises, augmenté des frais de chargement, du prix de l'assurance et de la commission qui a pu être payée, de telle sorte qu'en cas de perte totale, l'assuré puisse être remboursé de la valeur entière de l'objet mis en risque. — Dans l'assurance sur fret qui n'exprime pas de valeur déterminée, l'évaluation est faite d'après la charte-partie, d'après les connaissements ou le manifeste, ou d'après le livre de chargement; ces divers moyens d'évaluation sont admis cumulativement. — Dans l'assurance des sommes prêtées à la grosse, la valeur est déterminée par le contrat original; et pour l'assurance sur dépenses faites pour le navire ou la cargaison pendant le voyage, les comptes respectifs dûment légalisés sont pris pour base de l'évaluation. — La valeur des marchandises provenant des fabriques ou des magasins de l'assuré est estimée selon le prix auquel pourraient se vendre des marchandises de même nature au lieu de déchargement, augmenté des frais de chargement, de la prime d'assurance et de commission. De même, les marchandises acquises par échange sont évaluées au prix qu'on en pourrait obtenir si elles eussent été échangées au lieu du débarquement, augmenté comme il vient d'être dit. — Tout effet dont le prix est stipulé dans le contrat, en monnaie étrangère, est évalué au prix que la monnaie stipulée vaut en monnaie brésilienne, suivant le cours du change et à l'époque de la signature de la police. — L'assureur ne peut, en aucun cas, obliger l'assuré à vendre les objets assurés pour en déterminer la valeur.

Buenos-Ayres. — Le contrat d'assurance est parfait par le seul consentement, et les droits et obligations de l'assureur et de l'assuré commencent du moment où la convention est intervenue, même avant que la police ait été signée. Le contrat emporte pour l'assureur l'obligation de signer la police dans le temps convenu et de la remettre à l'assuré. Le contrat ainsi intervenu avant la signature de la police peut se prouver par écrit; tous les autres moyens de preuve sont aussi admis, lorsqu'il existe un commencement de preuve par écrit.

S'il survient des doutes sur les clauses et conditions particulières de la police, avant qu'elle ne soit remise à l'assuré, la preuve des faits peut se faire par tous les moyens admis en matière commerciale. Mais on n'admet que la preuve par écrit pour les choses qui font l'objet de certaines assurances, à l'égard desquelles la loi exige une mention expresse dans la police, à peine de nullité (art. 645 et 646 du Code de comm. argentin).

L'art. 644 indique les mentions qui doivent être insérées dans tout contrat d'assurance, à l'exception des assurances sur la vie; ces mentions, exigées par conséquent pour la police d'assurance, sont : la date; le nom de l'assuré pour son compte ou pour le compte d'autrui; la désignation suffisamment claire de la chose assurée, et sa valeur réelle ou celle qu'on lui attribue; la somme assurée; les risques que l'assureur prend à sa charge; l'époque à laquelle les risques doivent commencer et finir pour l'assureur; la prime d'assurance; et généralement toutes les circonstances dont la connaissance peut être d'un intérêt réel pour l'assureur, ainsi que toutes les autres stipulations intervenues entre les parties. La police doit être signée de l'assureur. Dans toute assurance, et quelle que soit sa nature, les contractants ont le droit de faire et d'exprimer dans la police, en ce qui concerne l'époque précise à laquelle doivent commencer et finir les risques, toutes stipulations et conditions qu'elles jugent convenables (art. 644). — L'art. 1317 ajoute : la police d'assurance maritime doit énoncer, outre les mentions prescrites par l'art. 644 : le nom du capitaine ou de celui qui le remplace, celui du navire et la désignation de son pavillon, et en cas d'assurance sur navire, les matériaux employés à sa construction, s'il est doublé en cuivre, ou la déclara-

tion que l'assuré ignore ces circonstances; le lieu où les marchandises sont, doivent ou devront être chargées; les ports de charge ou de décharge, ainsi que les ports d'escales; le port d'où le navire sort ou celui d'où il a dû sortir et l'époque de sa sortie, quand une stipulation expresse doit intervenir à cet égard; le lieu d'où les risques commencent à courir pour l'assureur, sans préjudice des exceptions signalées par la loi (art. 1317).

Toute assurance sur les sommes prêtées à la grosse est nulle, si la police n'énonce pas : le nom de l'emprunteur, encore que ce soit le capitaine lui-même ; le nom du navire et du capitaine qui doivent faire le voyage; la désignation des risques assurés et ceux qui ont été exceptés par le prêteur, ou l'excédant sur lequel il est permis de faire une assurance ; la déclaration si les sommes prêtées ont été employées en réparations ou autres frais nécessaires, au lieu de la décharge ou dans un port de relâche forcée (art. 1340).

L'assurance du profit espéré étant permise par la loi argentine, l'art. 1348 dispose : s'il a été fait une évaluation *in globo* de la chose assurée, avec stipulation expresse que l'excédant de valeur sera considéré comme un profit espéré, il y a lieu de voir là deux assurances distinctes: l'assurance sur marchandise sera valable jusqu'à concurrence de la valeur réelle des objets assurés; l'excédant représentera le profit espéré et sera réduit à la somme à laquelle ce profit pourra être évalué, conformément aux dispositions des art. 1356 et 1357 ci-après relatés (art. 1348).

Si l'assurance a été convenue directement entre l'assureur et l'assuré ou son mandataire, la police présentée par l'assureur à l'assuré ou à son représentant doit être signée et remise dans les 24 heures. — Si le contrat a été passé par l'entremise d'un courtier, la police doit être remise signée, dans les huit jours de la conclusion du contrat. — En cas d'omission de ces prescriptions, l'assureur ou le courtier répond envers l'assuré du préjudice qui peut en résulter (art. 647 à 649).

Les polices peuvent être à ordre ; mais on peut opposer au porteur les exceptions qui seraient opposables aux assurés en temps qu'elles se rapportent au contrat d'assurance (art. 1318). — Si la chose assurée vient à changer de propriétaire pendant

le temps du contrat, l'assurance passe au nouveau propriétaire, bien que la police n'ait été ni livrée ni cédée, avec tous les droits à raison des dommages survenus depuis que la chose est au compte et aux risques du nouveau propriétaire, à moins qu'il ne soit intervenu une convention contraire et expresse entre l'assureur et l'assuré originaire. Si le nouveau propriétaire refuse d'accepter l'assurance au moment où la propriété lui est transmise, l'assurance continue en faveur de l'ancien propriétaire, pour la part qu'il peut avoir conservée dans la chose assurée ou pour l'intérêt qu'il conserve encore à défaut de paiement du prix par l'acheteur (art. 651).

La valeur de la chose assurée doit être déterminée dans la police, et, à défaut de cette mention, l'évaluation est faite par tous les moyens de preuve admis dans le commerce. — L'évaluation portée dans la police ne fait pas foi, si elle est contestée, à moins qu'elle n'ait été faite par des experts nommés par les parties. — La clause « vaille plus vaille moins » insérée dans la police ne déchargerait pas l'assuré des conséquences de la fraude (voir *infrà*, chap. VI, Buenos-Ayres); elle n'a aucune valeur quand il est prouvé que la valeur réelle est inférieure de 25 p. 100 à celle fixée dans la police (art. 660 à 662). Dans l'assurance sur navire, le contrat est sans effet, s'il n'y a pas de déclaration de valeur. On peut toutefois faire assurer dans la même police, pour une seule somme, le navire et la cargaison; mais il y a lieu alors de faire la répartition sur chacun de ces objets. La valeur donnée au navire dans la police peut être diminuée par le juge, sur l'avis des experts, dans les cas suivants : si le navire a été estimé au prix d'achat ou de construction, bien qu'il ait diminué de valeur par le temps ou les voyages; si ayant été assuré pour plusieurs voyages, il a péri après en avoir fait un ou plusieurs et perçu le fret. — Si les marchandises assurées ont été acquises par voie d'échange, elles sont évaluées d'après le prix qu'auraient eu au port de déchargement les marchandises données en échange, en y joignant les frais de chargement, le coût de l'assurance et les autres frais de transport. — La valeur de l'assurance sur les sommes prêtées à la grosse se prouve par le contrat original, et celle de l'assurance sur dépenses faites pour le navire ou la car-

gaison en cours de voyage, se prouve par les comptes respectifs dûment légalisés (art. 1351 à 1353). — Le profit espéré se prouve par les prix courants reconnus, ou à leur défaut, par déclaration d'expert, en évaluant le profit raisonnable qui aurait pu être obtenu si les effets assurés étaient arrivés au lieu de destination. S'il résulte des prix courants ou de l'estimation des experts qu'en cas d'arrivée, le profit eût été inférieur à la somme déclarée par l'assuré dans la police, l'assureur se libère en payant cette somme inférieure ; et il ne doit rien, si les objets assurés n'auraient produit aucun bénéfice (art. 1356 et 1357). — Dans l'assurance sur fret, la somme assurée est déterminée par les chartes-parties ou les connaissements ; à leur défaut et aussi dans le cas où le navire est chargé pour le compte des propriétaires du navire, l'évaluation est faite par experts. — Les évaluations faites en monnaie étrangère sont converties en monnaie courante, au cours du change à la date de la police (art. 1358 et 1359).

Dans les assurances contre les risques du transport par terre ou par rivière ou eaux intérieures, la lettre de voiture énonce particulièrement si le transport doit être continué sans interruption ; elle énonce le nom du patron du bateau, celui du chargeur ou du commissionnaire de transport. Du reste, ces assurances sont réglées comme les assurances maritimes, sauf les exceptions que nous signalerons (art. 1413 et 1414).

Chili. — Le contrat d'assurance doit être l'objet d'un acte authentique ou sous signature privée ; il fait alors foi en justice, tant que la signature n'est pas contestée. Le contrat d'assurance purement verbal ne peut faire le fondement d'une action judiciaire, à moins qu'il ne soit appuyé d'un commencement de preuve par écrit. Toutefois le commencement de preuve par écrit n'est pas nécessaire pour l'assurance des objets dont la valeur est inférieure à deux cents pesos (art. 1245 et 1170 du Code de comm. chil.). — L'art. 516 qui énumère les mentions que doit contenir toute espèce de polices d'assurance reproduit l'art. 644 du Code de comm. argentin (voir *suprà*, p. 651). L'art. 1238 reproduit également l'art. 1317 du Code argentin, relativement aux mentions que doit contenir plus particulièrement la police d'assurance (voir *ibidem*). L'art. 1317 prescrit l'indication de l'heure

outre celle de la date de la police, et l'art. 1250 ajoute : l'omission de l'heure dans la police s'interprète contre celui qui tirerait avantage de cette indication. — Il peut être fait dans la même police plusieurs assurances sur le même navire. Mais si l'assurance est faite à la fois sur navire et sur facultés, la somme assurée sur chacun de ces objets doit être exprimée séparément, à peine de nullité (art. 1243 et 1244).

La police d'assurance peut être à personne dénommée, à ordre ou au porteur (art. 514 et 1246). En cas de changement de propriétaire, l'assurance continue au profit de l'acquéreur, sans qu'il soit nécessaire qu'il ait été fait cession de la police, à moins qu'il soit prouvé que l'assureur n'a contracté qu'en considération de la personne. Mais l'assureur peut exiger de l'acquéreur qu'il déclare s'il accepte ou non l'assurance. En cas de refus de sa part, l'assurance continue pour compte de l'assuré qui aurait conservé un intérêt dans la chose; et s'il n'a plus aucun intérêt, l'assurance est éteinte. Dans ce dernier cas, l'assureur peut réclamer la prime entière ou seulement l'indemnité de demi pour cent, si les risques n'ont pas encore commencé à courir.

Si l'assuré ignore la nature des marchandises qu'il attend, il peut faire l'assurance sous le nom générique de marchandises. S'il ignore le navire qui doit les transporter, il peut stipuler la clause « sur un ou plusieurs navires. » En tout cas, la police doit exprimer ces circonstances et indiquer la date et la signature des ordres ou lettres d'avis reçus par l'assuré. Il appartient aussi à l'assuré, en cas de sinistre, de faire la preuve du chargé, celle de la sortie du navire, celle de l'évaluation faite dans la police, et enfin de justifier de la perte du navire (art. 1247).

L'assurance sur navire comprend les agrès et apparaux ; mais elle ne s'étend pas à l'armement, aux victuailles, au fret acquis ni aux avances de loyers faites à l'équipage (art. 284).

L'assureur doit remettre la police signée de lui à l'assuré, dans les vingt-quatre heures de la date de la convention; si la police a été passée par l'intermédiaire d'un courtier, le délai est de quatre jours. L'inobservation de cette disposition donne le droit à l'assuré de réclamer une indemnité de l'assureur (art. 549).

Les art. 1222 à 1225 établissent les règles d'évaluation de la

chose assurée. — La signature de la police fait présumer que les parties ont reconnu juste l'évaluation de la chose assurée qui y est portée ; mais l'assureur et l'assuré conservent le droit de prouver que l'évaluation a été exagérée par erreur ou dol et de la faire réduire, sur rapport d'experts. — L'assurance serait nulle si, au moment de l'assurance sur bonnes ou mauvaises nouvelles, l'assureur ou l'assuré avaient déjà connaissance de l'heureuse arrivée ou de la perte de l'objet assuré. — A défaut de détermination de la valeur de la chose assurée, l'assuré peut l'établir par tous les moyens de preuve admis en matière commerciale, sur rapport d'experts, et en prenant pour base la valeur des marchandises au port d'expédition, au temps de l'embarquement, et en y ajoutant les frais d'embarquement et le coût de l'assurance. Du reste, c'est sur les mêmes bases que doit toujours se faire le juste évaluation. — Si les marchandises assurées ont été acquises par voie d'échange dans un pays où le commerce ne se fait que par troc, l'évaluation de ces marchandises se fait suivant leur prix au port de chargement, en y ajoutant tous les frais postérieurs. — L'évaluation faite en monnaie étrangère est convertie en l'équivalent de la monnaie de la République, au cours du change du jour de la signature de la police (art. 1222 à 1225).

Pérou. — Les art. 860 à 882 du Code de commerce péruvien reproduisent, en ce qui concerne la police d'assurance, les dispositions des art. 840 à 860 du Code espagnol. Nous ne trouvons que peu de différences à mentionner. Lorsque plusieurs assurances sont faites sur la même police et sur le même objet, et que les différents assureurs n'indiquent pas la date de chacune des assurances, on présume qu'elles ont été faites au même moment, de telle sorte que les assurés sont tenus conjointement ; l'omission de la date ne peut être suppléée par aucune espèce de preuves (voir *suprà*, Esp., p. 627).

Amérique centrale. — Mexique. — A défaut de législation particulière sur les assurances, ces divers pays appliquent la loi espagnole (voir *suprà*, Esp., p. 627).

Pays musulmans. — Nous renvoyons à ce que nous avons déjà dit sur les lois de ces pays au chapitre I^er^ (voir *suprà*, p. 586).

CHAPITRE IV

DE LA PRIME.

LÉGISLATION FRANÇAISE.

La fixation de la prime ou coût de l'assurance est l'une des conditions essentielles pour la validité du contrat; la prime est, pour l'assureur, le prix du risque dont il se charge, comme le prix de l'objet vendu est corrélatif de la translation de propriété de cet objet. Aussi, sans prime déterminée, le contrat d'assurance n'est pas plus valable que ne l'est le contrat de vente, lorsqu'il n'y a pas de prix stipulé; et réciproquement, il n'y aurait pas plus contrat d'assurance, s'il n'y avait un objet mis en risque, qu'il n'y aurait contrat de vente, s'il n'y avait une chose vendue.

Le paiement de la prime peut être stipulé en argent ou en nature; il peut consister en denrées ou même dans une part de profit net de l'objet assuré, en cas d'heureuse arrivée.

§ 1. — Par qui la prime est-elle due?

Elle est due par l'assuré, et cet assuré peut être le propriétaire de la chose ou son commissionnaire. Mais nous avons déjà vu que le simple mandataire n'est pas obligé à ce paiement, puisqu'il ne contracte pas d'obligation personnelle.

L'assureur peut poursuivre, en paiement de la prime,

soit l'assuré commissionnaire qui a souscrit la police, soit le propriétaire pour compte de qui elle est souscrite ; et ce propriétaire est désigné par le connaissement, s'il s'agit de l'assurance sur marchandises, et par l'acte de francisation, s'il s'agit de l'assurance sur navire. Mais l'action de l'assureur ne serait pas admise contre le propriétaire qui justifierait du versement du montant de la prime entre les mains de son commissionnaire. On présume toujours que l'assureur a suivi la foi de l'assuré commissionnaire, avec qui il a contracté.

Le tiers qui paie la prime pour le compte de l'assuré propriétaire d'un navire est-il subrogé aux droits et priviléges des assureurs sur corps ? Un jugement du tribunal de commerce de Marseille (17 oct. 1865) s'est prononcé pour la négative, par ce motif que le contrat d'assurance est, par rapport à ce tiers, *res inter alios acta*. Dans le même ordre d'idées, l'assureur ne peut actionner en paiement de la prime le porteur de la police qui ne serait pas l'assuré commissionnaire ou le propriétaire désigné. Néanmoins l'assureur pourrait compenser la prime avec l'indemnité d'un sinistre à payer au porteur, quel qu'il fût. A plus forte raison, l'assureur ne pourrait actionner le créancier nanti qui aurait reçu le chargement en vertu d'un connaissement, si ce créancier n'était ni partie dans le contrat d'assurance, ni porteur de la police (Mars. 8 août 1865).

L'assuré commissionnnaire qui aurait payé la prime, serait dans une autre position que le tiers qui a payé la prime pour compte de l'assuré propriétaire ; en effet, l'assuré commissionnaire a été partie au contrat. Aussi l'on décide qu'il a privilége sur la somme assurée pour la prime qu'il a payée (Rouen, 5 mai 1823).

§ 2. — De la prime stipulée pour un voyage déterminé ou pour une certaine durée de temps.

La prime peut être stipulée pour un voyage déterminé ; elle est alors fixe, sans pouvoir être augmentée ou diminuée par suite de l'interruption du voyage, et elle est due à partir du moment où le voyage est commencé. La diminution des risques ne fait pas diminuer la prime.

Lorsque la prime est convenue pour l'aller et le retour du navire, elle est dite *prime liée*, et l'aller et le retour sont considérés comme ne formant qu'un seul voyage.

La prime payable à raison de tant par jour, par mois ou par année, à partir d'un moment déterminé, n'est due qu'en proportion du temps de la durée du risque.

Enfin la prime peut être conditionnelle, c'est-à-dire n'être stipulée qu'en cas d'heureuse arrivée du navire ; mais alors la prime est censée déduite de la somme assurée qui est due dans son intégralité. Cette clause produit les mêmes résultats que l'assurance de la prime.

Si l'assuré sur marchandises pour le voyage d'aller, ignorant un sinistre éprouvé pendant ce voyage, fait une nouvelle assurance pour des marchandises qu'il attend en retour, il peut, sans être passible d'aucune indemnité, rendre cette seconde assurance nulle pour défaut d'aliment, et opérer le délaissement aux premiers assureurs (Mars., 19 juin 1826).

§ 3. — A partir de quel moment la prime est-elle due ?

La prime convenue est acquise à l'assureur dès que la chose assurée a été mise en risque. Si le voyage était abandonné, du fait de l'assuré, l'assurance serait annulée, aux termes de l'art. 349 du Code de commerce ; mais

l'assureur recevrait, à titre d'indemnité, demi pour cent de la somme assurée (voir *infrà*, chap. VII, *Des risques garantis par l'assureur, et des dommages qui ne peuvent tomber à sa charge*).

Le principe que la prime est acquise intégralement à l'assureur par le fait du voyage commencé, reçoit exception dans un cas prévu par l'art. 356 du Code de commerce : — « Si l'assurance a pour objet des marchandises pour l'aller et le retour, et si, le vaisseau étant parvenu à sa première destination, il ne se fait point de chargement en retour, ou si le chargement en retour n'est pas complet, l'assureur reçoit seulement les deux tiers proportionnels de la prime convenue, s'il n'y a stipulation contraire. »

Cette disposition ne s'applique pas au cas où les marchandises périraient dans le voyage d'aller ; car l'assurance a reçu alors toute son exécution, puisque l'assureur est tenu de payer la totalité de la perte. Elle ne s'applique pas non plus à l'assurance sur corps ; car l'art. 356 est limitatif.

On détermine la quotité de la prime suivant les distinctions suivantes : s'il est fait un chargement incomplet en retour, que le chargement assuré pour l'aller et le retour soit, par exemple, de 80,000 fr. à 8 p. 100 de prime, et le chargement de retour de 40,000 fr. seulement, on suppose le chargement complet pour l'aller et le retour de 40,000 fr., pour lesquels l'assureur perçoit 4,000 fr. de prime ; quant aux autres 40,000 fr., on opère comme si cette somme avait été assurée pour l'aller et le retour, et qu'il n'y ait pas eu de retour ; dans ce cas, la prime est réduite aux deux tiers, soit à 2,666 fr. qui, ajoutés aux 4,000 autres, donnent un total de

6,666 fr. S'il n'y a pas de chargement en retour, l'assuré doit d'abord la moitié de la prime convenue, pour les risques du voyage d'aller, puis le sixième de cette prime, à titre d'indemnité, ce qui forme les deux tiers de la prime.

§ 4. — De la fixation de la prime.

Il est indispensable, non-seulement qu'une prime existe, mais, en outre, que les parties en précisent le taux. « La fixation du taux de la prime est arbitraire, dit Emérigon ; elle dépend des circonstances de temps, de lieux, et même de la différente manière dont les objets présents et futurs sont envisagés. On répute juste la prime dont les parties sont convenues entre elles, sans qu'on puisse se plaindre de lésion, à moins qu'il n'y ait eu dol et surprise manifeste. »

Le taux de la prime peut consister en une somme fixe et déterminée à forfait ; mais il est ordinairement proportionné à la somme assurée. La prime peut consister en toute autre chose qu'en numéraire : ainsi elle peut être représentée par un intérêt dans la propriété de la chose assurée. Elle peut être aussi implicite : c'est ce qui a lieu quand un gouvernement ou même un particulier affrète un navire et s'en rend en même temps assureur : la prime est censée représentée par le taux moins élevé du fret.

Enfin la prime peut être promise pour n'être payée qu'en cas d'heureuse arrivée, ou pour se compenser, en cas de sinistre, avec le prix dû par l'assureur. En tout cas, l'assuré peut opposer à l'assureur l'exception prévue par l'art. 356 précité.

Afin de régler plus facilement le taux de la prime pour chaque nature d'affaires et eu égard à l'étendue des

*

risques, les compagnies d'assurances ont généralement admis, pour chaque place de commerce, des tarifs s'appliquant aux éléments divers de l'assurance. On considère, entre autres circonstances, la nature de la chose assurée, le but du voyage et sa durée, la saison, l'état de navigabilité du navire et sa classification.

Il peut arriver que la police contienne quittance de la prime, sans énoncer sa quotité. Dans cette hypothèse, il importerait, si l'assuré était dans l'un des cas de résolution du contrat prévus par la loi, d'établir le montant de la prime payée. Les livres et autres preuves écrites, la preuve testimoniale même seraient admissibles en justice; et, à leur défaut, le tribunal prendrait pour base les assurances faites dans le même temps et dans les mêmes circonstances.

§ 5. — De la surprime.

La police stipule souvent qu'à l'expiration du terme fixé, les risques continueront à courir moyennant le paiement d'une surprime, jusqu'à l'arrivée au port de destination. Dans ce cas, si le chargement interrompu par des avaries n'a pu être repris qu'après l'échéance du terme fixé, les risques ultérieurs sont garantis par la stipulation de la surprime (Paris, 13 nov. 1856). Mais cette garantie cesserait si le navire se trouvait dans un port de chargement, à l'échéance du terme, le voyage étant fini au moment du nouveau contrat (Bordeaux, 3 mars 1852). La surprime ne serait pas due, si le navire avait cessé de donner de ses nouvelles, avant l'arrivée au port de destination (Havre, 28 mars 1865). Si le navire assuré à l'année à une compagnie avec stipulation de surprime est l'objet, pour l'année suivante, d'une assurance à une autre compagnie, mais qu'à l'expiration de

la première année, il ne soit pas encore parvenu au port de destination, le sinistre qui surviendrait dans cet intervalle serait couvert par la première compagnie et les seconds assureurs seraient libérés (Rennes, 12 mars 1862).

§ 6. — Comment se règle l'augmentation de prime stipulée pour le cas de survenance de guerre?

Les événements susceptibles d'augmenter ou de diminuer les risques, qui surviennent après la signature de la police, ne sauraient faire augmenter ni diminuer la prime, soit que l'état de guerre succède à l'état de paix, ou la paix à la guerre, pendant le temps fixé pour la durée des risques ou pendant le voyage désigné. Mais les parties peuvent stipuler, pour l'un ou l'autre cas, une augmentation de prime. S'il y a lieu à augmentation de prime, elle sort à effet du jour des premières hostilités. Le taux de l'augmentation n'est pas toujours fixé par la police. L'art. 343 du Code de commerce dispose pour ce cas : — « L'augmentation de prime qui aura été stipulée en temps de paix pour le temps de guerre qui pourrait survenir, et dont la quotité n'aura pas été déterminée par les contrats d'assurance, est réglée par les tribunaux, en ayant égard aux risques, aux circonstances et aux stipulations de chaque police d'assurance. »

La prime stipulée en temps de paix pour le cas éventuel de guerre, durant la navigation d'un navire assuré, est due par le fait seul de déclaration de guerre, encore que le navire fût parvenu à sa destination avant que la déclaration de guerre eût pu y arriver (Cass., 28 janv. 1807). Des actes d'hostilité en mer sont considérés comme constituant l'état de guerre, même s'ils ont lieu avant la déclaration (Rennes, 28 mars 1821).

En fait, la plupart des polices excluent les risques de guerre.

La disposition de l'art. 343 s'étend à d'autres cas, notamment à celui où les navires doivent parcourir certaines mers défendues ou dans lesquelles la navigation est dangereuse à certaines saisons; il a été jugé, dans ce cas, que la surprime est due, même si les réparations du navire l'ont retenu dans certaines mers au delà de l'échéance du terme de l'assurance fixé par la police (Bordeaux, 11 janv. 1859; Mars., 27 fév. 1861).

§ 7. — Du mode de paiement de la prime.

La prime est payable lors de la signature de la police, si les parties ne conviennent d'un délai; car il est de principe que toute dette soit immédiatement exigible, lorsqu'il n'y a pas de terme stipulé. Autrefois la prime était toujours payable comptant; mais il existe aujourd'hui deux différents modes de paiement principalement en usage. Le premier consiste dans la souscription d'un billet de prime, à une échéance calculée sur la longueur du voyage ou de plusieurs billets dont les échéances sont échelonnées proportionnellement à la durée du voyage. Cette souscription ne constitue pas une novation de la dette, elle assure seulement l'exécution du contrat et s'éteint avec lui, s'il vient à être annulé.

Le billet de prime non échu ne constitue qu'une créance conditionnelle et éventuelle dont la valeur est fixée au moment où la prime devient exigible par l'expiration des risques. En conséquence, l'assuré souscripteur a le droit d'opposer à tout tiers porteur du billet souscrit aussi bien qu'à l'assureur, la compensation de la prime avec un sinistre. Il y a plus, le droit qui appartient

à l'assureur de demander caution pour le paiement de la prime, en cas de faillite de l'assuré, ne s'étend pas aux tiers porteurs des billets de primes souscrits par anticipation. Ces derniers sont non recevables à attaquer un paiement par compensation intervenu entre l'assureur et l'assuré (Nantes, 12 juillet 1865).

Lorsqu'il est stipulé dans la police que tous les billets de prime échus ou non échus, dus par l'assuré, seront reçus par lui ou par le porteur de la police en paiement de toutes pertes et avaries, cette clause est opposable au tiers porteur, tant pour les primes dues en vertu de cette police que pour les primes dues antérieurement par l'assuré, la police n'ayant pu être transmise par celui-ci au tiers porteur que grevée de ce droit au profit de l'assureur (Mars., 29 oct. 1863).

Chaque place de commerce maritime observe, quant au mode de paiement de la prime, des usages particuliers.

Les polices de Paris et de Bordeaux stipulent que la prime sera compensée avec l'indemnité qui serait due après sinistre, même avant l'échéance du billet de prime. — Il n'est d'usage, à Paris, de souscrire de billets de prime que pour les sommes au-dessus de cent francs ; si la somme est inférieure, la prime est payée comptant. Les échéances des billets de prime sont calculées ainsi qu'il suit : ces billets sont payables à trois mois pour le cabotage ; à six mois pour la côte occidentale de l'Amérique, et les côtes septentrionale et orientale de l'Afrique, à douze mois pour tout voyage dans lequel on double le cap de Bonne-Espérance, à l'extrémité de l'Afrique, ou le cap Horn, à l'extrémité de l'Amérique méridionale ; enfin à six mois pour tous les voyages de retour, à cinq mois pour les risques, à six mois et à onze mois pour les

risques à un an. — La police de Bordeaux fixe des délais différents : la prime est payable dans les deux mois de la souscription de la police pour tous les voyages de cabotage ; dans les six mois, pour tous les voyages d'aller en deçà des caps Horn et de Bonne-Espérance ; dans les dix mois, pour les voyages d'aller au delà de ces caps ; et l'on ajoute un délai de quatre mois soit pour le retour, soit pour les voyages intermédiaires.

Suivant les polices de Marseille et de Cette, les primes sont payables comptant sans escompte, ou en billets au profit des assureurs, mais non à ordre, et par conséquent non négociables. Le montant de la prime est déduit de l'indemnité due par l'assureur, en cas de sinistre, et le billet de prime est alors remis à l'assuré. Ce système offre l'avantage qu'en cas de faillite de l'assureur, le billet de prime resté entre les mains de ce dernier est toujours remis à l'assuré ou au porteur de la police.

D'après la police de Nantes, la prime se compense avec l'indemnité, en cas de sinistre, et le paiement de la prime se règle comme il suit : le paiement est à six mois pour les pays en deçà des caps Horn et de Bonne-Espérance ; et à neuf ou douze mois pour les pays au delà.

La police de Dunkerque porte la clause suivante : en cas de paiement de pertes ou d'avaries avant l'échéance de la prime, les assureurs déduisent, de l'indemnité due par eux, le montant de la prime et des surprimes qui leur sont dues pour le risque qui donne lieu à réclamation, ce que les assurés acceptent comme comptant.

Au Havre, l'usage des billets de prime est abandonné ; mais l'assuré, obligé par l'art. 24 de la police de signer ladite police, accepte en même temps par cette signature un mandat que l'assureur tire sur lui à trois, six, neuf ou

douze mois de date, selon la longueur du voyage. Le montant de la prime se compense avec l'indemnité, en cas de sinistre ou d'avaries.

La nullité du contrat d'assurance ne résulte pas de plein droit du défaut de paiement de la prime ; l'assuré retardataire doit d'abord être mis en demeure, et le juge prononce ensuite la nullité. Un délai de paiement ne peut être accordé que si la police n'est pas négociable.

§ 8. — Un privilége sur le navire assuré est-il affecté au paiement de la prime ?

L'art. 191 du Code de commerce, avant qu'il fût modifié par l'art. 27 de la loi des 19-21 décembre 1874 sur l'hypothèque maritime, accordait à l'assureur, pour la garantie du paiement de la prime d'assurance sur corps, un privilége particulier sur le navire, qui était classé au dixième rang ; il venait après celui que la loi accordait au prêteur à la grosse sur navire, avant le départ ; mais il prime aujourd'hui les créances de cette nature, qui ont cessé d'être privilégiées, et passe au neuvième rang. Nous renvoyons, sur ce point, au § 2 de la cinquième Partie *de l'Hypothèque maritime*.

§ 9. — La prime, dans les assurances sur facultés, est-elle privilégiée ?

Ce qui justifie le privilége sur la chose assurée, pour le paiement de la prime, c'est que l'assurance, dont la prime est l'équivalent, a précisément pour objet de garantir à l'assuré la conservation de sa chose. Or, les impenses faites dans l'intérêt de la chose profitent à ceux-là même qui, en leur qualité de créanciers, peuvent exercer un recours sur cette chose ; et comme il ne peut être ad-

mis que les créanciers s'enrichissent en soustrayant l'objet de leur gage à l'exécution d'obligations sans lesquelles leur gage même aurait péri, il faut reconnaître que le privilége ne peut être contesté.

Aussi a-t-on admis que l'assureur sur facultés ne pourrait, sans que l'équité fût blessée, être privé de son privilége, alors qu'il n'aurait pas la ressource de se constituer un nantissement d'une autre nature.

L'ancienne doctrine admettait, du reste, le privilége de l'assureur sur facultés, en assimilant l'assureur aux fournisseurs et vendeurs.

La raison de douter vient de ce que l'art. 191 ne confére de privilége, pour le montant de la prime, qu'à l'assureur sur corps, quille, agrès, apparaux, armement et équipement de navire pour le dernier voyage; mais que la loi est absolument muette sur le privilége de l'assureur sur facultés.

Or, ajoute-t-on, en matière de priviléges, la loi doit être interprétée dans le sens le plus étroit, et il n'est pas permis d'y ajouter pour créer des priviléges nouveaux, quel que soit le légitime intérêt de la créance (Mars., 28 oct. 1822).

Un autre jugement du tribunal de Marseille, du 29 mai 1856, a repoussé le privilége de l'assureur sur facultés; mais un arrêt d'Aix, du 16 mars 1857, a rétabli l'ancienne doctrine.

En n'admettant pas le privilége pour l'assureur sur facultés on tomberait dans cette étrange contradiction qu'un contrat à la grosse qui prêterait tout à la fois sur corps et facultés, jouirait d'un privilége pour une partie seulement; tandis qu'il en serait privé pour l'autre.

L'art. 19 en classant la prime parmi les créances pri-

vilégiées, a-t-il voulu y comprendre aussi le demi pour cent que l'assuré doit à l'assureur, en cas d'annulation de l'assurance ? Il est admis sans controverse que cette créance étant une indemnité due pour inexécution du contrat, et n'ayant pas le caractère d'une avance faite pour la conservation de la chose, ne pouvait être privilégiée.

Il a été jugé que le privilége de l'assureur sur les marchandises ne primait pas les droits du porteur d'une traite sur les mêmes marchandises qui constituaient sa provision (Mars., 3 avril 1865).

§ 10. — Du règlement du paiement de la prime, en cas de faillite de l'assureur ou de l'assuré.

On applique ici l'art. 346 du Code de commerce qui est ainsi conçu : — « Si l'assureur tombe en faillite lorsque le risque n'est pas encore fini, l'assuré peut demander caution ou la résiliation du contrat. L'assureur a le même droit en cas de faillite de l'assuré. »

L'état de déconfiture n'est pas assimilé à l'état de faillite (Toulouse, 18 déc. 1854). Cette décision s'applique sans doute à l'assuré ; mais s'il s'agissait d'une compagnie d'assurances en état de cessation du paiement ou en liquidation, la cessation de paiement constituant *ipso facto* la compagnie en état de faillite, l'assuré serait en droit de demander caution (Havre, 3 oct. 1854).

La faillite de l'assuré avant l'échéance de la prime et pendant la durée des risques ne donne lieu à aucune difficulté, l'assureur ayant le droit de réclamer de l'assuré caution valable ou résiliation du contrat, et en cas d'indemnité due par l'assureur, après sinistre, le taux de la prime se compensant avec cette indemnité.

Mais la compensation n'a pas lieu si, à l'époque de la faillite, le navire est encore en risque, ou si le sinistre n'est pas encore connu ; car les créances respectives ne sont pas échues.

Il faut que le risque ne soit pas encore fini, pour que la faillite de l'assuré autorise l'assureur à demander caution pour le paiement de la prime ou la résiliation du contrat. Le risque est censé fini par l'expiration du terme de l'assurance ou par l'arrivée du navire à destination et du moment où l'assureur a eu connaissance de cette arrivée. Il y a présomption qu'il en a eu connaissance, s'il est établi que, du lieu où la première nouvelle de l'événement est arrivée, elle a pu parvenir à l'assureur avant l'introduction de sa demande (Cass., 8 déc. 1814).

Quand c'est l'assureur qui tombe en faillite après un sinistre donnant lieu à indemnité, la prime entière reste due et l'assuré ne peut réclamer de la faillite que le dividende de l'indemnité. Mais si ce dividende est nul ou qu'il n'égale pas la prime, on admet, conformément à l'avis d'Emérigon, que l'assuré peut exercer un droit de rétention de la prime, de même que l'acheteur peut retenir le prix d'une chose qui ne lui est pas livrée.

L'insolvabilité de l'assurance ouvre le droit, pour l'assuré, de demander caution, alors que la chose assurée est en risque, mais qu'il n'est pas encore survenu de sinistre. La condamnation qui intervient ne peut être qu'éventuelle, comme l'est le dommage lui-même, et par mesure conservatoire; elle aurait le caractère d'une garantie, si le sinistre étant survenu, mais non encore réglé, la cause du dommage était ainsi actuelle et certaine (Cass., 22 août 1864; Bourges, 29 mars 1860).

S'il a été exprimé dans le contrat que la faillite entrat-

nera la résolution, le contrat se trouve annulé tant pour le passé que pour l'avenir. Mais si cette clause n'est pas stipulée, la résiliation n'a lieu que par jugement; et, tant qu'elle n'est pas prononcée, l'assureur reste en droit de réclamer la prime.

L'assuré qui, après la faillite de l'assureur, n'a pas fait résilier le contrat ni demandé caution, peut, lors même qu'il serait condamné au paiement de la prime, obtenir des dommages-intérêts contre les assureurs, soit à raison de l'inexécution du contrat, soit à raison de l'assurance nouvelle que l'assuré a dû contracter pour les mêmes objets (Cass., 1er juillet 1828).

Le mandataire salarié, chargé de faire assurer un risque maritime, est tenu, dès qu'il sait que le premier assureur est déjà en état d'insolvabilité, de faire réassurer le risque, sous la condition que l'avarie qui ne pourrait être récupérée du premier assureur, le serait du second. Il doit justifier au moins qu'il a fait toutes les diligences pour réaliser cette réassurance (Anvers, 3 mars 1852).

Nous examinerons ailleurs la prescription de l'action en paiement de la prime (voir chap. XII, *Des différentes manières dont finit l'assur.; des Prescriptions, etc.*).

LÉGISLATION ÉTRANGÈRE.

Grèce et Iles Ioniennes. — Haïti. — Roumanie. — Les législations de ces divers pays reproduisent le droit français, en ce qui concerne la prime.

Belgique. — La loi et la jurisprudence belges reproduisent, en ce qui concerne la prime, la loi et la jurisprudence françaises. L'art. 23 de la loi du 11 juin 1874 accorde à l'assureur un privilége sur la chose assurée, pour le paiement de la prime. Cet article ajoute : Ce privilége est dispensé de toute inscription. Il

prend rang immédiatement après celui des frais de justice. Il n'existe, quel que soit le mode de paiement de la prime, que pour une somme correspondant à deux annuités.

Italie. — La législation et la jurisprudence italiennes reproduisent en tout point notre droit français. Nous ne trouvons à signaler qu'une seule différence concernant le privilége affecté à la garantie du paiement d'une prime d'assurance sur corps. L'art. 285 § 10 du Code de commerce italien modifie ainsi le § 10 de l'art. 191 du Code français : — Sont privilégiées sur le navire et ses agrès, son armement et équipement, et colloquées sur le prix dans l'ordre où elles sont indiquées, les dettes suivantes :

10° Les primes d'assurance faites sur corps, agrès, armement et équipement du navire, dues pour le dernier voyage, que le bâtiment ait été assuré pour le voyage ou pour un certain temps; et s'il s'agit de pyroscaphes en navigation périodique, assurés pour un certain temps, les primes afférentes au dernier semestre, et les répartitions et contributions dans les sociétés d'assurances mutuelles, également pour les six derniers mois.

Espagne. — Le Code de commerce espagnol reproduit textuellement les dispositions de la loi française sur la prime, sauf quelques détails que nous devons cependant noter : — 1° L'art. 879 du Code espagnol dit que la surprime, lorsqu'elle n'est pas déterminée par la police, est fixée par des experts; tandis que l'art. 343 du Code français attribue simplement ce règlement aux tribunaux; — 2° L'art. 346 du Code français est ainsi modifié par l'art. 886 du Code espagnol : Si l'assureur tombe en faillite lorsque le risque n'est pas encore fini, l'assuré peut demander caution; et si elle ne lui est pas fournie par le failli ou les administrateurs de la faillite, dans les trois jours de la sommation qui leur en est faite, le contrat est résilié; — 3° Dans le cas d'assurance à prime liée, l'art. 356 du Code français dispose que l'assureur n'a droit qu'aux deux tiers de la prime convenue, *si le chargement en retour n'est pas complet.* L'art. 866 du Code espagnol modifie ainsi cette dernière disposition : *Si le chargement en retour est moindre des deux tiers;* — 4° L'art. 879 du Code espa-

gnol reproduit l'art. 343 du Code français, relativement au règlement par les tribunaux de l'augmentation de prime stipulée pour le temps de guerre, et dont la police n'a pas déterminé la quotité ; mais l'art. 880 ajoute : Lorsque la restitution du navire et de son chargement est faite gratuitement par les capteurs au capitaine, elle tourne au profit des propriétaires respectifs, sans obligation, de la part des assureurs, de payer les sommes assurées ; — 5° L'art. 892 assigne à l'assuré un certain délai pour faire valoir contre les assureurs la nullité du contrat : L'assuré ne sera pas déchargé de l'obligation de payer les primes des différentes assurances qu'il a contractées, lorsqu'il n'aura pas signifié aux assureurs postérieurs la nullité de leur contrat, avant que le navire et son chargement aient atteint le port de leur destination. — La loi présume, dans ce cas, que les causes de nullité sont couvertes par une ratification de l'assuré.

Portugal. — La loi portugaise reproduit identiquement, dans les art. 1785 et 1786, les dispositions du Code hollandais, en ce qui concerne la restitution de tout ou partie de la prime, suivant que l'assuré a agi de bonne ou de mauvaise foi (voir *infrà*, Pays-Bas, art. 661 et 662, p. 674 et 675).

— Les art. 1750 et 1751 reproduisent aussi pour le cas de rupture du voyage, les distinctions admises par les art. 635 et 636 du Code hollandais (voir Pays-Bas, p. 674). — Enfin les art. 1807 à 1811 contiennent sur les droits et obligations des courtiers d'assurances, en ce qui concerne l'avance ou la retenue de la prime par le courtier et sa responsabilité vis-à-vis de l'assureur, des dispositions conformes à celles des art. 682 à 685 du Code hollandais (voir Pays-Bas, p. 675). Nous n'avons à signaler qu'une seule disposition qui ne se trouve pas dans la loi hollandaise : si un courtier d'assurances tombe en faillite, sans avoir reçu la prime, l'assureur a seul le droit de réclamer la prime de l'assuré, sans que pour cela il soit privé du droit d'exercer un recours subsidiaire contre la masse du courtier, qui ne cesse pas d'être responsable, conformément aux principes généraux. Si les syndics du courtier failli avaient reçu de l'assuré la prime due à l'assureur, ils devraient la lui rembourser en entier (art. 1808).

Pays-Bas. — Les art. 281, 282 et 285 contiennent quelques règles générales concernant la prime d'assurance.

— Lorsque le contrat est nul en tout ou en partie, mais que l'assuré a agi de bonne foi, la prime doit être restituée par l'assureur, mais seulement jusqu'à concurrence des risques qu'il a déjà courus. La prime est au contraire acquise en totalité à l'acquéreur, si l'assurance a été annulée pour dol, fraude ou mauvaise foi de l'assuré. — Si l'assureur tombe en faillite avant la fin de l'assurance, l'assuré peut demander soit la résiliation du contrat, soit une caution suffisante.

Ces règles générales reçoivent une modification en matière d'assurance maritime : ainsi la prime entière est toujours due, lorsque l'assuré réclame un dommage quelconque (art. 636 § 2).

Les art. 635 et 636 § 1 prévoient aussi le cas de rupture du voyage. Si le voyage est rompu avant que les risques aient commencé à courir à la charge de l'assureur, l'assurance est annulée. La prime est alors retenue par l'assuré, si elle n'a pas été payée d'avance, ou restituée par l'assureur ; mais celui-ci a droit à un demi pour cent de la somme assurée ou à la moitié de la prime, si elle ne s'élève pas en entier à un pour cent de la somme assurée. Lorsque le voyage est rompu après que les risques ont commencé à courir, mais avant que le navire ait levé l'ancre ou défait les amarrages pour quitter le port de départ, l'assureur a droit à un pour cent de la somme assurée, si la prime atteint ou excède un pour cent ; mais si elle est inférieure à un pour cent, l'assureur perçoit la prime entière.

Dans le cas où les objets assurés ne sont pas expédiés, ou lorsqu'ils ne sont expédiés qu'en partie, ou enfin lorsqu'ils ont été assurés par erreur pour une somme qui excède leur valeur, et généralement lorsque l'assurance est annulée, sans qu'il y ait mauvaise foi de la part de l'assuré, l'assuré a droit à un demi pour cent de la somme assurée ou à la moitié de la prime, d'après la distinction établie par les art. 635 et 636 précités. Néanmoins la loi peut édicter la convention ou fixer une indemnité plus forte. — Dans le cas où l'assurance est faite par un commissionnaire pour compte, sans indication du nom de l'assuré, le commissionnaire ne peut lui-même réclamer la prime de l'assureur, lorsque

les marchandises n'ont pas été expédiées ou qu'elles ne l'ont été qu'en partie; le commissionnaire n'a d'action que contre l'assuré pour qui il aurait avancé la prime, à charge de justifier d'un ordre de l'assuré (art. 662).

L'augmentation de prime, stipulée pour le cas d'une guerre éventuelle ou d'autres événements, est réglée par le juge, si la quotité n'en a pas été déterminée dans la police; le jugement est rendu après un rapport d'experts; il est tenu compte, dans ce règlement de l'importance des risques, des circonstances dans lesquelles ils se produisent et des stipulations particulières de la police (art. 661).

Les art. 682 à 685 règlent la situation du courtier d'assurances, qui, aux termes de la loi, répond, vis-à-vis de l'assureur, du paiement de la prime. — Si, lors de la signature de la police d'assurance maritime, la prime n'a pas été payée, le courtier est responsable du paiement; mais la responsabilité cesse, s'il a été stipulé dans la police que la prime ne serait pas payée immédiatement. Cependant le bénéfice du terme ne fait pas obstacle à la responsabilité de l'assureur, quant aux risques. — Si l'assuré a payé la prime au courtier, et que le courtier ait fait faillite dans le mois qui suit le paiement, l'assureur a un privilége, pour le paiement de la prime, sur la masse du courtier, et ce privilége est classé après celui affecté aux frais de faillite; mais l'assureur n'a pas d'action directe contre l'assuré, à qui l'on ne peut reprocher le défaut de diligence. — Le courtier qui a payé la prime à l'assureur n'est pas tenu de remettre la police à l'assuré, tant que celui-ci ne lui a pas fait le remboursement de ses avances. Si l'assuré tombe en faillite et que la police se trouve encore entre les mains du courtier, celui-ci a le droit de recevoir l'indemnité due par l'assureur et de se rembourser du montant de la prime dont il a fait l'avance, sauf son obligation de remettre le surplus à la masse du failli. — Si la police a été délivrée à l'assuré, mais que le courtier n'ait pas reçu avant la faillite de l'assuré l'indemnité entière due par l'assureur, il est préféré sur le montant de l'indemnité à tout autre créancier pour le remboursement de ses avances, et cela sans distinguer si le sinistre est survenu avant ou après la faillite.

Allemagne. — Aux termes de l'art. 816 du Code général allemand, la prime doit être payée au moment même de la conclusion du contrat d'assurance; et, si une police a été rédigée, au moment où elle est remise à l'assuré. Le paiement de la prime est exigé de l'assuré commissionnaire aussi bien que de l'assuré pour son propre compte. Si l'assuré commissionnaire devient insolvable avant que la prime ait été payée, l'assureur peut en poursuivre le paiement contre le commettant. — Aucun privilége sur l'objet assuré n'est attaché par la loi au paiement de la prime.

Si la chose assurée n'est pas mise en risque, soit que l'entreprise soit abandonnée par l'assuré, soit que cet abandon ait lieu sans son fait, l'assuré peut répéter la prime contre l'assureur, sauf à lui tenir compte de l'indemnité de demi pour cent. Si une partie seulement de la chose assurée est mise en risque, l'assurance est ristournée pour la partie non exposée, et il y a lieu, de la part de l'assuré, à une répétition proportionnelle de la prime, toujours sans préjudice de l'indemnité de demi pour cent. Lorsque la prime n'atteint pas un pour cent, l'indemnité due à l'assureur est seulement de la moitié de la prime. — Dans d'autres cas où l'assurance est nulle du fait de l'assuré, soit qu'il y ait défaut d'intérêt de sa part, soit que la somme assurée excède la valeur assurable, soit que la même chose ait été assurée deux fois, sans qu'il y ait mauvaise foi de la part de celui qui contracte la seconde assurance, agissant pour compte d'autrui ou pour son propre compte, l'assurance est également ristournée, à charge toutefois par l'assuré d'acquitter l'indemnité de demi pour cent. — Il n'y a jamais lieu à ristourne, si le risque a déjà commencé à courir pour l'assureur.

L'état de faillite ou d'insolvabilité de l'assureur peut modifier le contrat d'assurance. Ainsi l'assuré a le choix soit de résilier le contrat et de retenir le montant de la prime, si elle n'est pas encore payée, soit de faire une nouvelle assurance aux frais de l'assureur. Si la prime était déjà payée, l'assuré ne pourrait la répéter qu'en venant en concurrence avec les autres créanciers du failli et en participant à la contribution. — Le contrat d'assurance continuerait à recevoir tous ses effets si, avant la résiliation ou la souscription d'une nouvelle assurance par l'assuré, l'assu-

reur fournissait bonne et valable caution pour l'exécution de ses obligations (art. 899 à 903 du Code gén. allem.).

Autriche. — Nous renvoyons à ce que nous avons dit au chapitre 1er, relativement au droit maritime autrichien (voir *suprà*, p. 564).

La police de *Trieste* porte : — Lors de la signature de la police, l'assuré doit payer à l'assureur le montant de la prime au taux convenu, soit en espèces, soit en lettres de change; et si, dans les trois jours de la signature de la police, le paiement n'a pas été effectué, l'assuré perd tous droits et recours contre l'assureur, à raison du sinistre survenu. — En cas de faillite ou de cessation de paiement de l'assuré, l'assureur a le droit, lors même que la police serait passée aux mains d'un tiers porteur, de déduire du montant de l'indemnité la prime d'assurance qui peut rester due, encore qu'elle ne soit pas échue; mais il restitue, contre le paiement en espèces, les lettres de change ou reconnaissances qu'il peut avoir reçues. En cas de faillite ou de cessation de paiement, l'assureur a le droit, si l'assureur réclame une indemnité à raison d'un sinistre, de déduire le montant de la prime, même si l'échéance fixée par la police n'est pas encore arrivée, et, de plus, de retenir toutes autres primes déjà échues.

Angleterre. — Nous avons déjà vu que, d'après la coutume anglaise, la prime d'assurance était payée comptant, lors de la signature de la police. L'assureur intente directement son action en paiement de la prime contre le courtier qui, à son tour, exerce son recours contre l'assuré.

Dans la pratique, le paiement de la prime se fait rarement au comptant. Les courtiers et les assureurs établissent des comptes qu'ils balancent à certaines époques fixes; il en est de même entre les courtiers et les assurés. Du reste, les billets de prime sont en usage en Angleterre comme en France. Tel était le droit français sous l'ancienne Ordonnance de la marine, qui supposait toujours le paiement.

Dans ce système de législation, l'assureur qui est resté créancier de la prime a-t-il un privilége sur les objets assurés? La plupart des auteurs accordent ce privilége, en considérant la

prime comme une plus-value donnée à la chose assurée, et par suite en assimilant l'assureur à un vendeur.

Si le voyage est rompu avant le départ du navire, de même que si le navire ne part pas au temps convenu dans la police, le contrat est annulé; et cette rupture, pourvu qu'il n'y ait aucune faute reprochable à l'assuré, ne donne à l'assureur aucun droit à la prime. En effet la prime est toujours considérée comme n'étant due que si elle est la compensation de risques de navigation. La restitution de la prime a lieu, sauf une retenue de demi pour cent. — On a longtemps discuté, en Angleterre, sur le point de savoir si, dans le silence de la loi, l'assureur pouvait être tenu de restituer la prime, en cas de rupture du voyage; mais la jurisprudence s'est définitivement prononcée dans ce sens. Si les risques ont commencé à courir et que le voyage soit interrompu, la prime entière est due à l'assuré.

Lorsque les circonstances de la rupture du voyage causent un préjudice à l'assureur, le jury peut lui accorder des dommages-intérêts.

Nous ferons remarquer que le paiement de la prime, au moment de la signature du contrat, est une condition rigoureuse de sa validité, si bien que, dans le cas même où le paiement n'accompagne pas la signature, il est d'usage et comme de style que l'assureur en donne quittance à l'assuré. — La prime est alors due par le courtier qui la porte au crédit de l'assureur, comme nous l'avons vu plus haut.

Danemark. — La prime doit être payée au moment de la souscription de la police et avant qu'elle soit remise à l'assuré; elle peut être fournie par un tiers pour le compte de l'assuré. Le contrat serait nul si la police n'exprimait pas la mention du paiement de la prime (art. 22 et 23 de la police de Copenhague).

Suède. — La prime doit, sauf stipulation contraire, être payée immédiatement après la conclusion du contrat d'assurance, et contre remise de la police. La prime est payée par celui qui a fait l'assurance, que ce soit pour son compte ou pour le compte d'autrui. Si l'assuré a contracté pour le compte d'un tiers et qu'il vienne à tomber en faillite, son commettant est tenu du paiement

de la prime, à moins qu'il ne prouve qu'il l'a déjà payée à son commissionnaire (art. 222).

Norwége. — Même législation qu'en Danemark (voir *suprà*, p. 578).

Russie. — La prime doit être payée au moment de l'assurance. Cette disposition est si rigoureuse que l'art. 901 porte : Tant que la prime n'a pas été payée, et qu'il n'en a pas été donné quittance dans la police, la chose assurée n'est pas aux risques des assureurs. — Si l'assureur tombe en faillite, l'assuré a le droit de se faire assurer par d'autres, et il est créancier de la faillite à raison de la prime payée pour la nouvelle assurance (art. 924).

Malte (île de). — La prime peut être déterminée pour le voyage entrepris ou stipulée à tant pour cent par mois. Mais l'état de paix ou de guerre survenue depuis le contrat, ne peut faire diminuer ou augmenter la prime. — La prime est payable au comptant ou au moyen de billets de prime. Si la prime est payable au comptant, l'assurance est nulle en cas de non-paiement. — Lorsque l'assuré vient à tomber en faillite avant le paiement de la prime, l'assureur peut faire prononcer la rescision du contrat, à moins qu'il ne soit fourni caution ; l'assuré doit également fournir caution, quand un délai lui est accordé. — Les assureurs ont un privilége sur les objets assurés, pour le paiement de la prime ; mais ils perdraient ce privilége si la police exprimait que la prime aurait été passée en compte, et ils n'auraient plus qu'une créance personnelle.

États-Unis. — La jurisprudence des États-Unis est conforme, sur cette matière, à celle de l'Angleterre (voir *suprà*, Angl.). — Lorsque l'assurance est faite sur marchandises générales, l'assurance de la prime est tacitement comprise dans l'évaluation.

Les courtiers dont le ministère n'est pas obligatoire, comme en Angleterre, ne répondent pas du paiement de la prime.

Si le contrat est nul par la rupture même volontaire, de la part de l'assuré, du voyage projeté ; s'il est nul par suite d'omission ou d'erreur dans les clauses essentielles à sa validité (voir *suprà*, chap. III, États-Unis, p. 646 et 547), l'assureur rembourse la prime, sauf déduction d'une indemnité de demi pour cent.

Si le voyage est seulement interrompu et que les risques aient commencé pour la chose assurée, on décide, à la différence du droit français, qu'il y a lieu à une réduction proportionnelle de la prime.

Brésil. — L'art. 684 du Code brésilien résume ainsi les principes généraux, en ce qui concerne la prime. Dans tous les cas où l'assurance est annulée par un fait qui ne résulte pas directement de la force majeure, l'assureur a droit à la prime entière, si la chose assurée a été mise en risque, et à l'indemnité de demi pour cent de la valeur assurée, si la chose n'a pas été mise en risque. S'il s'agit d'une assurance à prime liée, c'est-à-dire faite pour le voyage d'aller et retour, l'assureur n'a droit, en cas d'annulation dans les conditions que nous venons d'indiquer, qu'à la moitié de la prime convenue. — L'assureur a droit au paiement intégral de la prime, lors même qu'il aurait accordé un terme pour ce paiement, lorsqu'il paie lui-même à l'assuré l'indemnité du sinistre (art. 729).

Buenos-Ayres. — Quand l'assurance est annulée en totalité ou en partie, et que l'assuré a été de bonne foi, l'assureur doit restituer la prime ou la somme qu'il a reçue à valoir, jusqu'à concurrence de la somme correspondant aux risques qui n'ont pas été courus. Il y a également lieu par l'assuré à répéter la prime, si la chose assurée a péri depuis que l'assurance a été conclue, mais avant que les risques aient commencé à courir pour le compte de l'assureur. — Dans tous les cas où l'assuré reçoit une indemnité pour dommage ou perte, l'assuré doit le paiement intégral de la prime. — Si le contrat d'assurance est annulé par suite du dol, de la fraude ou de la mauvaise foi de l'assuré, l'assureur a droit à la prime entière, sans préjudice de l'action criminelle, s'il y a lieu (art. 666 et 667 du Code de comm. argentin). — Dans le cas où les objets assurés n'ont pas été expédiés, qu'ils l'ont été en quantité moindre que celle stipulée, ou que, par erreur, ils ont été assurés pour une valeur supérieure à la valeur réelle, et généralement dans les cas prévus par l'art. 666 précité, l'assureur a droit à la moitié de la prime, sous les distinctions établies par l'art. 1368 que nous reproduisons ci-après. — Celui qui a contracté une assurance pour compte d'autrui, sans indi-

quer dans la police le nom de son commettant, ne peut exiger le remboursement de la prime, en se fondant sur ce que son commettant ne lui aurait pas remis les effets assurés pour en faire le chargement, ou qu'il aurait envoyé une quantité moindre que celle qui avait été stipulée.

Si, pendant que la chose assurée est en risque, l'assuré vient à tomber en faillite, avant d'avoir payé la prime d'assurance, l'assureur peut demander la résiliation du contrat, à moins qu'il ne soit fourni caution suffisante. — L'assuré a le même droit contre l'assureur qui tombe en faillite pendant que la chose est en risque et avant qu'il ait rempli toutes ses obligations dérivant du contrat. Si l'assureur failli a contracté une réassurance, l'assuré a le droit, au cas où l'assureur ne donne pas caution, de demander à être subrogé gratuitement dans les droits que la réassurance donne à son assureur (art. 670).

L'art. 1368 du Code argentin reproduit textuellement la disposition de l'art. 684 du Code brésilien (voir *suprà*, p. 680).

Chili. — La prime est due dès que les risques ont commencé à courir pour le compte de l'assureur. La prime est payable en espèces, en prestation d'une chose ou du fait dont la valeur peut s'apprécier en argent ; elle s'acquitte en un seul paiement ou partiellement par mois ou par année ; elle est exigible d'avance et dès que la chose assurée a commencé à courir les risques ; si la prime est payable à certains termes périodiques, chaque terme s'acquitte d'avance. — Lorsque la prime n'est pas payée à l'époque fixée par la loi ou par la convention, l'assureur peut demander, à défaut de paiement, la rescision du contrat d'assurance, outre l'indemnité à raison des dommages qui en résultent. L'action en paiement de la prime n'empêche pas l'assurance de subsister, tant que la résolution n'en est pas prononcée ; mais, dès qu'elle est admise, les risques cessent de courir pour compte de l'assureur, et l'assuré ne peut exiger l'indemnité d'un sinistre survenu postérieurement, même en offrant tardivement le paiement de la prime. — L'assureur doit intenter son action en paiement de la prime dans les trois jours de l'échéance ; passé ce délai, l'assurance continue à produire tous ses effets, attendu que l'assureur est présumé avoir accordé terme pour le paiement ; et si l'assureur con-

serve ainsi le droit de réclamer le paiement de la prime, il ne peut plus demander la nullité de l'assurance. — L'assureur qui a accordé un délai de grâce pour le paiement de la prime, est tenu de la réparation du sinistre survenu avant l'échéance; mais si un sinistre est survenu depuis l'échéance, il n'est tenu de le réparer qu'autant que la prime a été payée dans le délai stipulé. A défaut de paiement, l'assureur peut demander la résolution du contrat d'assurance. — Si l'assurance contractée au mois ou à l'année devient caduque, l'assuré ne doit aucune somme pour les mois ou les années qui n'ont pas commencé à courir; mais, d'un autre côté, il ne peut répéter aucune portion de la prime qu'il aurait payée pour le mois ou l'année qui ne serait que commencée. Il en serait autrement si, par une convention expresse, les parties avaient stipulé une seule somme pour un nombre déterminé de mois ou d'années. Cette convention exclut l'idée d'un abonnement au mois ou à l'année (art. 541 à 548 du Code de comm. chilien).

En cas d'assurance pour l'aller et retour, si le navire ne transporte pas de marchandises à son retour, ou s'il transporte moins des deux tiers de la cargaison qu'il devait prendre, l'assureur ne peut exiger que les deux tiers de la prime correspondante au voyage de retour, à moins que la police ne contienne une stipulation différente (art. 1271). — Les parties peuvent stipuler que la prime sera augmentée en cas de guerre, ou qu'elle sera diminuée si la paix survient; et si la clause contenant cette stipulation ne fixe pas la somme dont la prime sera augmentée ou diminuée, l'évaluation en est faite par experts, en prenant en considération l'augmentation ou la diminution des risques résultant de l'état de guerre ou de paix (art. 1236).

Pérou. — Le Code de commerce péruvien reproduit, en ce qui concerne la prime, les dispositions de la loi espagnole (Voir *suprà*, Esp., p. 672).

Amérique centrale. — Mexique. — A défaut de loi spéciale sur les assurances, ces divers pays appliquent la loi espagnole (voir *suprà* Esp., p. 672).

Pays musulmans. — Nous renvoyons à ce que nous avons déjà dit sur les lois de ces pays au chapitre 1er (voir *suprà* p. 586).

CHAPITRE V

DE LA RÉASSURANCE PAR L'ASSUREUR ET DE L'ASSURANCE DE LA PRIME.

LÉGISLATION FRANÇAISE.

L'art. 342 du Code de commerce établit en ces termes les règles sur cette matière : — « L'assureur peut faire réassurer par d'autres les effets qu'il a assurés. — L'assuré peut faire assurer le coût de l'assurance. — La prime de réassurance peut être moindre ou plus forte que celle de l'assurance. »

La loi accorde ainsi à l'assureur qui veut se décharger des risques qu'il a consenti à prendre, la faculté de faire réassurer par d'autres les objets qu'il a déjà assurés.

L'assurance et la réassurance sont deux contrats distincts produisant chacun des effets particuliers. Ainsi le contrat primitif passé entre l'assureur et ses effets subsistent tels qu'ils ont été réglés, et le premier assuré ne contractant aucun lien de droit avec le réassureur reste étranger au second contrat. Par la réassurance, le réassureur accepte, moyennant une prime que lui paie l'assureur primitif, tous les risques qui incombaient à celui-ci ; c'est donc le premier contrat qui détermine l'obligation nouvelle. Néanmoins la prime de réassurance peut être différente de la prime d'assurance, parce que les risques ont pu augmenter ou diminuer, suivant les circonstances.

De ce que l'assuré demeure étranger à cette cession, il résulte que le réassureur ne peut, comme exerçant les droits et actions de l'assureur primitif, intenter une action

contre l'assuré ni invoquer le privilége qui appartient au premier assureur.

La réassurance est, comme l'assurance, elle-même un contrat de bonne foi dans lequel la fausse déclaration ou la réticence devient une clause d'annulation (voir Chap. VI, Des oblig. de l'assuré).

A cet égard, l'assureur est soumis, vis-à-vis du réassureur, aux mêmes devoirs que l'assuré primitif, et il est tenu des mêmes justifications. Cependant il peut être stipulé qu'il sera dispensé de toute justification, et que son obligation se bornera au paiement de la prime.

L'assureur primitif qui a contracté une réassurance, s'obligeant à payer une prime particulière, peut-il par un nouveau contrat faire assurer cette prime à sa charge ? Notons que l'assureur primitif, déjà exonéré des charges de l'assurance par le contrat de réassurance, se ménage un bénéfice, en cas de sinistre, par le fait de l'assurance de la prime de réassurance. En effet, cette prime lui est alors remboursée, tandis qu'il n'a à débourser que la prime stipulée avec l'assureur de la prime de réassurance.

Emérigon a pensé que cette assurance était licite, contrairement à l'avis de Valin et Pothier. La raison de douter vient de ce que l'assureur primitif, après avoir déduit la prime qu'il aurait à payer de celle qui lui serait comptée par le premier assuré, profiterait d'un bénéfice certain sans découvert : l'assurance de la prime de réassurance aurait ainsi les effets d'une véritable gageure. Mais on oppose à cet argument que l'assurance de la prime est autorisée en principe, par cela seul qu'il y a un intérêt assurable, et que c'est, avant tout, ce qu'il importe de considérer dans le contrat d'assurance. Valin a prétendu, il

est vrai, que l'assurance de la prime de réassurance ne lui paraissait pas plus licite que celle du profit maritime; mais l'analogie n'est pas parfaite; car la prime représente une valeur réellement fournie, tandis que le profit maritime n'est qu'un gain espéré et parfaitement aléatoire.

Suivant cette dernière opinion, il paraît également licite par l'assureur de faire assurer la prime de prime.

L'assurance de la prime par le premier assuré ne présente aucune difficulté. Le prix dont l'assuré convient avec le second assureur se nomme *prime de prime*. Cette réassurance ne sort à effet que s'il y a lieu à délaissement ou à règlement par quotité, par suite de sinistre ou d'avaries. Si le voyage projeté est empêché et qu'il y ait lieu à liquider l'indemnité due, l'assuré a naturellement droit, en vertu de la première assurance, de rentrer dans tous ses débours; mais, de plus, en vertu de la réassurance de la prime, il a droit au remboursement de cette prime qui est considérée comme un débours. Si le sinistre a amené une perte totale, il recouvre également la prime en entier; si la perte n'est que partielle, il la recouvre en partie, proportionnellement à cette perte, suivant un règlement par quotité. Enfin il n'a droit à aucun remboursement de la prime, s'il n'y a eu que des avaries dont il a été indemnisé et que le voyage n'ait pas été empêché. En règle générale, l'assurance de la prime a pour effet de remettre l'assuré dans la situation où il serait par l'heureuse arrivée.

La réassurance de la prime doit toujours être spécifiée dans l'acte.

L'assuré qui fait partie d'une compagnie d'assurances mutuelles, et qui contribue aux pertes par une cotisation, peut faire assurer par une autre compagnie, moyennant

une prime fixe, les risques qu'il doit couvrir par sa cotisation ; c'est là une véritable réassurance, et non, comme on a essayé de le soutenir, une simple convention de garantie ordinaire (Cass., 3 déc. 1860).

Dans le cas que nous venons de spécifier, si la compagnie d'assurances mutuelles venait à tomber en faillite et que sa dissolution eût mis fin aux risques assurés, la compagnie d'assurances à primes fixes, qui aurait pris les cotisations à sa charge, moyennant une prime, serait-elle fondée à prétendre que cette prime lui serait acquise ? Sans nul doute, car la rupture de l'assurance est alors considérée comme un fait imputable à l'assuré. Il en serait autrement si la compagnie à primes fixes était une *société annexe* de la compagnie d'assurances mutuelles ; car la rupture de l'assurance serait alors considérée comme étant le fait de l'assureur (Cass., 17 janv. 1860 ; et 28 fév. 1865).

L'assuré peut valablement faire assurer la prime des primes, et rien n'empêche que ces assurances entées les unes sur les autres ne soient faites par le même assureur. Il en résultera qu'en cas d'heureuse arrivée, l'assureur profitera d'une prime plus forte ; tandis qu'en cas de sinistre, il restituera presque tout ce qu'il aura reçu.

L'assuré peut-il faire assurer la solvabilité de son assureur ? Dans l'ancien droit français, ce droit résultait de l'art. 20 de l'ordonnance de 1681 ; mais bien que le Code de commerce soit muet sur ce point, on reconnaît ce droit à l'assuré, même dans le cas où il n'y a ni faillite ni suspension de paiements de l'assureur. Quelle sera la situation du second assureur ? Deviendra-t-il caution et aura-t-il le droit de demander la discussion du premier ? Emerigon, contrairement à l'opinion de Valin et de Po-

thier, a fait prévaloir l'avis qu'il y a là deux contrats distincts, que le second assureur n'est aucunement caution du premier, et qu'avant d'agir contre le second, l'assuré doit avoir épuisé tous les moyens de poursuites contre le premier.

Émérigon reconnaît encore à l'assuré le droit, en cas de faillite de l'assureur, d'obtenir du juge l'autorisation de faire contracter une assurance nouvelle, aux frais et pour compte de l'assureur failli.

LÉGISLATION ÉTRANGÈRE.

Italie. — Espagne. — Belgique. — Grèce et Iles Ioniennes. — Haïti. — Roumanie. — Ces divers pays suivent la loi française, en matière de réassurance.

Portugal. — Tout assureur peut, en tout temps, faire réassurer par d'autres assureurs les objets qu'il a lui-même assurés. La prime de réassurance peut être moindre, égale ou plus forte que la prime de l'assurance. Les conditions, clauses et risques peuvent être les mêmes ou différer (art. 1726).

Pays-Bas. — L'assureur peut, en tout temps, faire réassurer les objets qu'il a assurés lui-même (art. 271). Les réassureurs prennent la place de l'assureur dans le même ordre (art. 279 *in fine*). — L'assuré peut faire assurer de nouveau un objet déjà assuré, même pour sa valeur entière, mais sous la condition qu'il ne pourra faire valoir ses droits contre les seconds assureurs qu'autant que les premiers assureurs tomberaient dans l'état d'insolvabilité ou que la première assurance viendrait à être annulée (art. 280).

Allemagne. — La loi allemande ne trace pas de règles particulières en matières de réassurance.

La réassurance par l'assureur du risque qu'il a pris à sa charge par le premier contrat, est soumise aux mêmes règles que le contrat d'assurance proprement dit. L'assurance de la prime peut aussi être valablement faite (art. 783 du Cod. gén. allem.).

La réassurance ne peut être faite par l'assureur pour une somme qui excède celle assurée par le premier contrat.

Autriche. — Nous renvoyons à ce que nous avons dit au Chapitre 1er, relativement au Droit maritime autrichien (voir *suprà* p. 564).

Angleterre. — Les réassurances par l'assureur sont formellement interdites par le droit anglais et déclarées illégales. Cette ancienne coutume qui avait sa raison d'être au temps où les assureurs maritimes étaient le monopole de deux compagnies privilégiées, n'a pas cessé d'être en vigueur, d'après le statut XIX Georges II, C. 38; mais la jurisprudence a introduit, à cet égard, un certain relâchement dans l'application de la loi, de telle sorte qu'aujourd'hui l'usage est à peu près conforme à celui des autres pays.

Quant à l'assuré, il ne peut davantage faire assurer la prime. Ce principe est tellement rigoureux que l'assurance ne lui est même pas permise, en cas d'insolvabilité ou de décès de l'assureur, avant que la nullité du contrat ait été prononcée par le juge. Toutefois la réassurance serait permise dans ces cas, si la police contenait à cet égard une convention spéciale. La somme ainsi réassurée ne doit jamais excéder la somme originairement assurée. — La réassurance serait encore autorisée si elle avait pour objet la solvabilité du premier assureur, au cas où il viendrait à décéder ou à tomber en faillite (statut XIX, Georges II, ch. XXXVII, § 4).

Danemark. — La réassurance se fait dans les mêmes formes et sous les mêmes conditions que l'assurance. Elle est soumise à la disposition qui prohibe l'assurance au delà des neuf dixièmes de la valeur de la chose assurée.

Suède. — La réassurance est permise par la loi, sous la condition qu'il soit exprimé dans le contrat qu'elle a pour objet une assurance antérieure; et cela, sous peine de nullité de la réassurance et de la perte de la prime pour le réassuré (art. 205).

Norwége. — Même législation qu'en Danemark (voir *suprà*, Danem., même page).

Russie. — Le Code commerce russe est muet sur la réassurance.

Malte (île de). — Les conditions de validité du contrat de

réassurance sont les mêmes que celles du contrat d'assurance.

États-Unis. — Les États de l'Union suivent la jurisprudence anglaise en matière de réassurance. Remarquons néanmoins que l'assurance de la prime n'est pas absolument interdite, puisqu'il est d'usage, dans l'assurance sur facultés, d'ajouter le montant de la prime à la valeur des choses assurées.

Les polices de réassurance contiennent généralement la clause que, dans le cas où l'assuré aurait énoncé dans la police originaire l'évaluation de la chose assurée, la réassurance n'est valable qu'autant qu'elle n'est pas faite pour une valeur supérieure.

Brésil. — L'assureur peut réassurer à d'autres compagnies les mêmes objets qu'il a déjà assurés, aux mêmes conditions ou à des conditions différentes, pour une prime égale, supérieure ou inférieure. L'assuré peut faire assurer une seconde fois les mêmes objets, quand l'assureur devient insolvable, pourvu qu'il n'ait pas eu connaissance de la fin du risque et qu'il demande en justice la résiliation de la première assurance ; et si, au moment de la seconde assurance, il s'est réalisé quelque sinistre qui ouvre à l'assuré un droit à indemnité, l'assuré n'aura que le droit de produire à la masse de la faillite de l'assureur, pour le montant de cette indemnité (art. 687 du Code de comm. brésil.). — L'assuré peut-il faire assurer la prime d'assurance ? L'affirmative est admise par la jurisprudence, comme en droit français.

Buenos-Ayres. — L'assureur peut, en tout temps, faire réassurer par d'autres les choses déjà assurées. La prime de réassurance peut être moindre, égale ou plus forte que la prime d'assurance. Les conditions, clauses ou risques peuvent être différents (art. 658 du Code de comm. argentin). — Lorsqu'il y a pluralité d'assurances sur le même objet, le réassureur prend la place, dans l'ordre indiqué par la loi, de l'assureur qui a fait la réassurance. L'assuré qui décharge de toute obligation, à l'égard de l'assurance, l'un des assureurs, est lui-même vis-à-vis des autres assureurs, dans la position de l'assureur dont il a pris la place, pour la même somme et dans le même ordre (art. 664). — Nous avons vu, au chapitre premier, que l'assuré pouvait particulièrement assurer la solvabilité de son assureur (voir *suprà*, page 578).

Chili. — L'assureur peut faire réassurer les choses déjà assu-

rées, à des conditions plus ou moins favorables que celles de la première assurance. La réassurance n'éteint pas les obligations de l'assureur et ne confère à l'assuré aucune action directe contre le réassureur. L'assuré peut faire assurer soit le coût de l'assurance, soit l'insolvabilité de son assureur (art. 523 du Code de comm. chilien). Par le seul fait du paiement de l'indemnité, en cas de sinistre, celui qui a assuré la solvabilité de l'assureur de la chose est subrogé dans tous les droits que la première assurance confère à l'assuré (art. 554).

En cas de déclaration de faillite de l'assureur, pendant la durée des risques, l'assuré peut demander la rescision de l'assurance ou exiger de la masse du failli l'accomplissement des obligations résultant du contrat. L'assureur exerce le même droit, en cas de faillite de l'assuré avant le paiement de la prime. Si le failli ou l'administrateur de la faillite n'offre pas caution dans les trois jours qui suivent la notification de la demande, l'assurance est résiliée (art. 559).

Pérou. — La législation péruvienne est conforme, en ce qui concerne la réassurance, à la législation espagnole, qui reproduit elle-même la loi française.

Amérique centrale. — Mexique. — Ces divers pays appliquent les dispositions de la loi espagnole qui est conforme, sur l'objet de ce chapitre, à la loi française.

Pays musulmans. — Nous renvoyons à ce que nous avons dit sur les lois de ces pays au chapitre premier (voir *suprà*, p. 586).

CHAPITRE VI

DES OBLIGATIONS DE L'ASSURÉ ; DE LA RÉTICENCE ET DE LA FAUSSE DÉCLARATION.

LÉGISLATION FRANÇAISE.

Le contrat d'assurance établit, entre l'assureur et l'assuré, des obligations respectives. Celles de l'assureur sont

d'une telle nature qu'elles se rencontrent à peu près dans toutes les questions que fait naître le contrat d'assurance, et qu'il devient ainsi impossible de les résumer toutes dans un chapitre spécial ; celles de l'assuré sont moins complexes, n'embrassent qu'un certain nombre de cas déterminés, et peuvent ainsi être traitées séparément.

Le contrat d'assurance est par-dessus tous les autres un contrat de bonne foi, entraînant, par ce caractère propre, des obligations plus rigoureuses que le contrat de vente. En effet, dans le contrat de vente, la chose à livrer est sensible et tangible, et le vendeur n'est tenu qu'à la révélation des vices cachés. Dans le contrat d'assurance, l'assureur garantit, moyennant un prix déterminé ou prime, le risque à courir, c'est-à-dire un fait dépendant de mille circonstances, les unes connues, les autres inconnues. La prime variant suivant l'étendue des risques, l'assuré qui a la connaissance particulière de certaines causes de risques et qui se garde de les révéler, se met dans la situation de celui qui parierait à peu près à coup sûr. La loi ne voulant pas que le contrat d'assurance ait ce caractère, a imposé à l'assuré l'obligation de révéler tout ce qui pourrait influer sur l'opinion du risque. Cette obligation n'existe pas seulement au moment où se forme le contrat, l'assuré est encore tenu, pendant toute sa durée, de transmettre tous avis qu'il reçoit sur les accidents survenus.

Les principales obligations sont : 1° de payer la prime convenue et de donner caution s'il vient à tomber en faillite ; 2° de s'abstenir de toute réticence ou fausse déclaration de nature à influer sur l'opinion du risque ; 3° de signifier à l'assureur tous avis de sinistre ou d'avaries ; 4° de justifier du chargement ainsi que de la valeur des

choses assurées ; 5° de justifier aussi de la perte totale ou partielle de la chose assurée.

Nous avons vu plus haut tout ce qui concerne les obligations de l'assuré, quant au paiement de la prime et à la dation d'une caution en cas de faillite (voir chap. IV, *De la prime*) ; nous examinerons plus tard l'obligation de justifier de la perte totale ou partielle ; nous allons expliquer ici la nature et les effets des autres obligations à la charge de l'assuré.

§ 1. — De la réticence et de ses effets.

L'art. 348 du Code de commerce pose le principe qui régit cette matière : — « Toute réticence, toute fausse déclaration, de la part de l'assuré, toute différence entre le contrat d'assurance et le connaissement, qui diminueraient l'opinion du risque ou en changeraient le sujet, annulent l'assurance. — L'assurance est nulle, même dans le cas où la réticence, la fausse déclaration ou la différence n'auraient pas influé sur le dommage ou la perte de l'objet assuré. »

Le caractère de la réticence a été fort bien défini dans l'exposé des motifs du Code de commerce : — « L'assureur, y est-il dit, a besoin de connaître toute l'étendue du risque dont on lui propose de se charger : lui dissimuler quelque circonstance qui pourrait changer le sujet de ce risque ou en diminuer l'opinion, ce serait lui faire supporter des chances dont il ne voulait peut-être pas se charger, ou dont il ne se chargeait qu'à des conditions différentes ; ce serait, en un mot, le tromper. — Dès lors le consentement réciproque qui seul peut animer un contrat, viendrait à manquer. Le consentement de l'assuré se porterait sur un objet, et celui de l'assureur sur un autre ;

les deux volontés, cherchant dans un sens divergent, ne se rencontreraient pas : il n'y a cependant que la réunion de ces volontés qui puisse constituer le contrat. — La seconde partie de la disposition découle nécessairement de ces principes. — Le contrat n'ayant pas existé, aucune conséquence, aucun effet n'en ont pu résulter. Dès lors, il est indifférent, à l'égard de l'assureur, que le navire périsse ou ne périsse pas, ou qu'il périsse par une chance sur laquelle la réticence ou la fausse déclaration n'auraient pas influé : l'assureur serait toujours autorisé à répondre qu'il a assuré un tel risque, et que ce risque n'a pas existé. »

Il suit de là que la réticence qui ne changerait pas le sujet du risque ou qui n'en modifierait pas l'opinion n'annulerait pas le contrat d'assurance.

Dans les art. 365 à 368, le Code de commerce établit un ensemble de règles relatives à l'assurance faite après la perte ou l'arrivée des objets assurés, et fixe l'indemnité due par suite de la réticence.

Art. 365 : — « Toute assurance faite après la perte ou l'arrivée des objets assurés, est nulle, s'il y a présomption qu'avant la signature du contrat, l'assuré a pu être informé de la perte, ou l'assureur de l'arrivée des objets assurés. »

Art. 366 : « — La présomption existe, si, en comptant trois quarts de myriamètre (une lieue et demie) par heure, sans préjudice des autres preuves, il est établi que de l'endroit de l'arrivée ou de la perte du vaisseau, ou du lieu où la première nouvelle en est arrivée, elle a pu être portée dans le lieu où le contrat d'assurance a été passé, avant la signature du contrat. »

Art. 367 : — « Si cependant l'assurance est faite sur bonnes ou mauvaises nouvelles, la présomption mention-

née dans les articles précédents n'est point admise. Le contrat n'est annulé que sur la preuve que l'assuré savait la perte, l'assureur l'arrivée du navire, avant la signature du contrat. »

Art. 368 : — « En cas de preuve contre l'assuré, celui-ci paie à l'assureur une double prime. — En cas de preuve contre l'assureur, celui-ci paie à l'assuré une somme double de la prime convenue. Celui d'entre eux contre qui la preuve est faite est poursuivi correctionnellement. »

Le Code de commerce n'a indiqué, dans ces articles, que l'une des principales causes de réticence; mais la sanction qu'il édicte s'applique à toute réticence et à toute fausse déclaration pouvant déterminer l'opinion des risques. La loi a confié à la sagacité et à la conscience des juges l'appréciation des faits constitutifs de la réticence ou de la fausse déclaration. La décision des juges à cet égard échappe à la censure de la cour de Cassation (Cass., 16 et 21 déc. 1826 ; 24 fév. et 25 mars 1835)..

Il y a une distinction importante à faire entre les cas de dol ou fraude et les cas d'erreur, mais au point de vue de la pénalité seulement; car ces diverses causes vicient également le contrat. En cas de fraude, le contrat est nul à l'égard de l'assuré seulement, c'est-à-dire que l'assuré reste tenu du paiement de la prime et que l'assureur est déchargé des risques. S'il y a simplement erreur, il faut encore distinguer si cette erreur porte sur l'une des conditions essentielles du contrat d'assurance, et il y aurait alors nullité, ou si elle porte seulement sur la fixation de la valeur : dans ce dernier cas, il y a lieu à une simple réduction de la valeur de la chose assurée et de la prime dans la proportion du chargement effectué. L'erreur ne soumet pas l'assuré à la perte de la prime, mais seule-

ment à une indemnité de demi pour cent, de même que dans le cas de rupture du voyage.

Il faut remarquer que la réticence peut exister même alors que l'assuré est de bonne foi ; il suffit en effet, pour vicier le contrat, que la réticence de nature à influer sur l'opinion du risque soit manifeste ; il n'est pas même nécessaire qu'elle ait amené des conséquences funestes. Ainsi l'assuré qui mentionnerait que le navire est en relâche dans un port, sans indiquer qu'il y est retenu par des événements de mer qui lui rendent la navigation périlleuse, commettrait une réticence qui annulerait l'assurance, quand même celle-ci serait souscrite sur bonnes ou mauvaises nouvelles (Cass., 25 mars 1836 ; et 21 déc. 1836).

La connaissance purement verbale des faits qu'il importe à l'assureur de connaître ne remplit aucunement le vœu de la loi. Ainsi il a été jugé que l'assuré ne pouvait être admis à prouver qu'il en avait ainsi donné connaissance à l'assureur (Aix, 14 avril 1818).

Il a été admis, au contraire, que l'assureur avait le droit de déférer le serment à l'assuré sur le point de savoir si, lors de la signature de la police, l'événement de la perte lui était inconnu. Le refus de prestation de serment par l'assuré constitue une présomption légale suffisante pour faire prononcer la nullité de l'assurance ; mais on décide généralement que, dans ce cas, les peines édictées par l'art. 368 ne sont pas applicables.

L'assuré, convaincu de fraude, paie une double prime ; mais si c'est l'assureur, il doit payer la double prime, et restituer, en outre, la prime qu'il a touchée. Cette disposition de la loi n'exclut pas l'action publique pour escroquerie ; mais le délit doit être caractérisé par des ma-

nœuvres frauduleuses, et la simple réticence ne constituerait pas une manœuvre frauduleuse dans le sens de la loi pénale.

S'il est prouvé que l'assureur et l'assuré ont eu également connaissance, au moment du contrat, de l'exagération de la valeur, le contrat est nul, car il est alors considéré comme une gageure.

Telles sont les règles générales en matière de réticence ou de fausse déclaration. Nous allons examiner maintenant la réticence s'appliquant aux risques sur navire, celle s'appliquant aux risques sur facultés, celle relative à la connaissance du sinistre, au moment du contrat, celle relative à l'arrivée du navire à destination, à l'époque de son départ ; nous examinerons enfin les questions posées sur les cas de réticence qui se présentent le plus fréquemment.

La réticence ou la fausse déclaration relative à l'état du navire, notamment l'erreur dans l'indication de la qualité, du tonnage et de l'âge du navire, est un cas qui ne peut plus guère se présenter aujourd'hui, puisque l'administration du *Veritas* fournit à cet égard tous éclaircissements aux assureurs. Mais si ce cas se présentait dans un port où le navire ne fût pas connu et coté, il est hors de doute que la fausse indication serait une cause de nullité.

Il a été jugé que l'omission de la déclaration qu'un navire avait récemment changé de nom et de pavillon, viciait le contrat (Marseille, 21 avril 1856). En effet, le risque augmente suivant que le navire est plus ou moins exposé aux dangers de la guerre maritime. Mais on a jugé, par cette considération, que le changement de nom et de nationalité du navire n'annulait pas le contrat, lorsqu'il

avait quitté le pavillon d'une nation belligérante pour prendre celui d'une nation neutre, alors surtout qu'il n'y avait aucun doute sur l'identité du navire (Nantes, 1865).

Il y a aussi réticence grave dans le fait d'avoir dissimulé que le *Bureau-Veritas* avait, antérieurement à l'assurance, refusé d'admettre le navire à la cote (Paris, 16 fév. 1860). Mais il a été jugé par le tribunal de Marseille (8 mars 1866) que l'assuré ne commet pas de réticence en ne déclarant pas que le navire a cessé d'être coté au *Veritas;* et cela, en raison de la publicité que le *Bureau-Veritas* donne à son registre mentionnant la cote de chaque navire.

La réticence ou fausse déclaration relative à la nature et à l'espèce des marchandises assurées n'est une cause d'annulation que si la nature même de la marchandise peut influer sur le risque. L'art. 355 du Code de commerce trace la règle à suivre à cet égard : — « Il sera fait désignation, dans la police, des marchandises sujettes, par leur nature, à détérioration particulière ou diminution comme blés ou sels, ou marchandises susceptibles de coulage; sinon les assureurs ne répondront point des dommages ou pertes qui pourraient arriver à ces mêmes denrées, si ce n'est toutefois que l'assuré eût ignoré la nature du chargement lors de la signature de la police. »

La distinction des marchandises suivant leur nature n'a pas d'intérêt lorsqu'il y a perte totale par fortune de mer; mais on conçoit qu'il en est autrement lorsqu'il ne se produit que des avaries; car la nature des marchandises en rend le sauvetage plus ou moins facile. Il faut donc que l'assureur soit mis à même d'apprécier les risques particuliers résultant de la nature des marchandises. Du reste, les polices, d'après l'usage constant, stipulent

toujours des franchises totales ou partielles pour certaines espèces de marchandises. Ainsi les sels, salaisons, fruits verts, etc., sont francs d'avaries; les liquides, francs de coulage; les blés ont une franchise de 10 ou 15 pour 100.

Le dol ou la fraude relative à la valeur de la chose assurée est une cause de nullité qui ne peut être invoquée que par l'assureur; c'est ce qui résulte de l'art. 357 ainsi conçu : — « Un contrat d'assurance ou de réassurance, consenti pour une somme excédant la valeur des effets chargés, est nul, à l'égard de l'assuré seulement, s'il est prouvé qu'il y a dol ou fraude de sa part. »

La connaissance, de la part de l'assuré, de la perte du navire au jour de l'assurance, et sa réticence à cet égard vicient le contrat; mais c'est à l'assureur à prouver que l'assuré connaissait le sinistre. Cependant il a été jugé que l'assurance serait nulle, bien que le sinistre ne fût connu ni de l'assuré ni de l'assureur, au moment du contrat, si le sinistre était de notoriété publique, à l'époque et dans le lieu de l'assurance. Dans cette hypothèse, la notoriété publique est suffisamment établie par une feuille de commerce étrangère, relatant l'événement, parvenue au lieu de l'assurance avant la signature de la police, et répandue soit dans plusieurs endroits publics, soit parmi les négociants et les courtiers (Mars., 7 janv. 1829).

La jurisprudence belge s'est montrée moins large : ainsi il a été jugé que l'annonce du sinistre, publiée dans les journaux, ne suffirait point pour l'annulation, si des faits graves, précis et concordants concouraient à démontrer que l'assuré avait ignoré la perte (Anvers, 24 août 1861; et Bruxelles, 3 mars 1863).

Il faut remarquer ici que ce n'est pas le fait même du

sinistre antérieur à l'assurance, qui entraîne l'annulation ; on ne considère que la croyance dans laquelle se trouvent l'assureur et l'assuré, que l'objet mis en risque n'a pas encore subi de sinistre qui soit connu ou qui puisse l'être de toute personne diligente.

L'assuré qui apprend la nouvelle du sinistre, avant que l'ordre qu'il a donné de faire souscrire l'assurance ait été exécuté, est tenu, sous peine de nullité du contrat, de faire tout ce qui est en son pouvoir pour révoquer cet ordre à temps; il devrait même employer la voie télégraphique (Mars., 12 août 1861 ; et 2 août 1866). Toutes ces diligences faites, l'assurance serait-elle valable si elle n'avait pu être révoquée à temps ? Un jugement du tribunal de commerce du 25 avril 1826 a admis la validité; un autre jugement du 7 janvier 1829 l'a repoussée et a bien jugé selon les principes; car, d'après les règles générales, le consentement des deux parties doit être concordant et n'être vicié par aucune erreur tombant sur la substance même de la chose qui fait l'objet du contrat.

La connaissance, de la part de l'assureur, de l'arrivée du navire à bon port et de la fin des risques, est une réticence qui annulle le contrat ; car la prime est la rémunération de la garantie d'un risque, et il ne peut y avoir assurance qu'autant qu'il y a une chose mise en risque. L'obligation de l'assureur de révéler le fait de l'arrivée du navire est corrélative de l'obligation de l'assuré de ne pas taire le sinistre qui est connu de lui. Mais si l'assureur était de bonne foi en consentant à l'assurance après l'arrivée du navire, le contrat subsisterait. Ici la loi suppose par une fiction, comme dans le cas précédent, que le navire n'est arrivé à bon port et que les risques n'ont cessé que du jour de la nouvelle reçue. L'ignorance du

fait est mise ainsi à la place de la réalité ; et l'opinion des parties sur la chose qui fait l'objet du contrat, est, pour sa validité, à l'égal de la vérité. Outre le fait de la connaissance personnelle de la perte du navire par l'assuré ou de son heureuse arrivée par l'assureur, la loi dispose, dans les art. 365 et 366 précités, que cette connaissance peut être fondée sur certaines présomptions, et que la présomption résulte suffisamment d'un certain délai calculé du jour de départ du navire.

Pour établir la présomption légale, le délai se compte *de momento ad momentum ;* les heures de la nuit se comptent comme celles du jour. Si la police ne mentionne pas l'heure et énonce seulement qu'elle a été signée avant ou après midi, on présume qu'elle a été signée soit à midi, soit au coucher du soleil. Si la police ne contient que l'indication du jour, c'est le coucher du soleil qui détermine le point du départ. En tout cas, la preuve testimoniale ne saurait être admise pour établir l'heure précise de la signature de la police.

La présomption établie par l'art. 356 ne peut être détruite par la preuve contraire ; mais comme elle ne suffit pas pour justifier *de plano* qu'il y ait eu fraude, elle n'entraîne point les peines édictées par l'art. 368.

La police contient souvent la clause que l'assurance est faite « sur bonnes ou mauvaises nouvelles ». Cette clause a pour effet d'écarter la présomption établie soit contre l'assureur, soit contre l'assuré, par les art. 365 et 366 ; mais si elle fait disparaître toute présomption de réticence, elle oblige celle des parties qui oppose la réticence à en faire la preuve contre l'autre partie.

L'assuré qui sait que le navire parti depuis plus de deux mois et demi n'a pas donné de ses nouvelles, quoique le

voyage ne dût être ordinairement que de six semaines, commet une réticence, lorsqu'il ne déclare pas cette circonstance aux assureurs. Il ne peut prétendre que le taux de la prime qui embrasse les risques de guerre fasse présumer que l'assureur était informé du départ du navire et du défaut de nouvelles (Aix, 14 avril 1848).

L'assurance est nulle pour cause de réticence, lorsque l'assuré, connaissant l'époque du départ du navire, a dissimulé ce fait à l'assureur; il est cependant nécessaire que la connaissance du fait ait pu influer sur l'opinion du risque. Ainsi, lorsque le navire n'est pas constitué en retard, eu égard à la longueur du voyage, on ne considère pas le silence de l'assuré sur l'époque du départ comme une réticence grave (Mars., 12 oct. 1864).

La circonstance que le navire serait parti du lieu même où l'assurance a été passée, et que l'assureur a pu ainsi en être instruit, n'est pas suffisante pour couvrir la réticence sur le fait du départ du navire (Mars., 19 juillet 1819).

La fausse déclaration de l'assuré sur l'époque du départ du navire, la non-déclaration du fait que le navire est constitué en retard d'arrivée ou qu'on est sans nouvelles de lui, sont des circonstances qui annulent le contrat.

Il y a fausse déclaration entraînant nullité du contrat dans le fait que l'assuré aurait indiqué dans la police un port de chargement autre que celui dans lequel le chargement aurait été réellement effectué, ou dans la circonstance qu'il aurait indiqué un chargement d'une nature différente de celui qui aurait été fait (Aix, 22 mai 1836).

Il en serait de même de la simple erreur, commise de bonne foi, quant au lieu de destination, lorsqu'on indique, par exemple, Bordeaux au lieu de Marseille. Il a même été jugé que l'annulation avait lieu si un navire assuré

dans ces termes périssait dans le trajet porté sur la police et qu'il eut dû suivre (Nantes, 12 juillet 1862). Mais la jurisprudence ne paraît pas fixée sur cette question spéciale ; car on cite un arrêt contraire de la cour de Paris (24 nov. 1862).

Nous citerons encore divers cas de réticence ou de fausse déclaration de nature à entacher de nullité le contrat d'assurance.

Lorsque la police contient la clause que les assureurs prennent à leur charge les risques provenant même du vice propre de la chose assurée, il ne faut pas, dans ce cas, que l'assuré dissimule certaines causes d'aggravation des risques provenant d'un état particulier des choses assurées (Mars., 3 nov. 1830).

L'assuré qui, connaissant l'existence de la peste ou de la fièvre jaune à bord du navire, n'en a pas fait la déclaration, commet une réticence grave (Mars., 29 fév. 1824). Il peut cependant être contesté que cette circonstance ait influé sur l'opinion du risque.

Il y a réticence grave à ne pas déclarer les échelles que doit faire le bâtiment, car les échelles le détournent de la route directe et augmentent les risques. Il a été jugé que cette réticence entraînait nullité de l'assurance, lors même que le sinistre serait arrivé au commencement du trajet et avant que le bâtiment n'eût dévié de la route tracée dans la police (Paris, 1er avril 1845). La raison de décider ainsi est tirée de ce que le consentement de l'assureur et de l'assuré, devant porter sur le même objet, a été vicié dès le principe, l'assureur ayant eu en vue certains risques prévus et limités par les données de la police, et l'assuré, des risques plus grands.

La dissimulation par un commissionnaire du nom de

l'assuré pour compte a été considérée, par la Cour d'Orléans, comme une circonstance qui eût pu modifier les conditions de l'assurance, et qui devait, par suite, faire annuler le contrat (7 janv. 1845). Mais nous croyons dangereux et peu favorable à la célérité des transactions de chercher des réticences dans l'observation de formes admises par la loi elle-même.

L'armateur qui contracte une première assurance sur corps, puis une seconde sur fret et sur la bonne arrivée du navire, se ménageant ainsi un bénéfice considérable en cas de sinistre, a-t-il fait une opération de gageure qui rende la première assurance annulable, sur la demande des premiers assureurs qui n'auraient pas souscrit l'assurance, s'ils avaient été prévenus de l'assurance contractée ultérieurement? En d'autres termes, peut-on dire que l'art. 348 relatif à la réticence ne distingue pas entre les réticences contemporaines du contrat et celles qui se rattacheraient à des faits postérieurs? Plusieurs arrêts avaient vu là une réticence annulant le contrat (Paris, 29 juillet 1851 ; et Cass., 13 juillet 1852). Mais le tribunal de Marseille, par jugement du 28 janvier 1861, et, après lui, la cour de Bruxelles, par arrêt du 23 mars 1861, ont rétabli le vrai principe, en décidant que l'art. 348 n'est applicable qu'à la réticence qui a lieu lors de la formation du contrat.

On ne peut accuser de réticence le porteur d'un billet de grosse qui, en faisant assurer le capital prêté, déclare que l'emprunt est affecté sur corps, lorsqu'en réalité il l'est sur corps et cargaison (Mars., 19 sept. 1860) ; ou qui ne fait pas connaître, en cas d'affectation des deniers sur corps et fret, que le fret a été reçu d'avance, surtout s'il ignorait cette particularité (Mars., 19 mai 1859). Il n'y a

pas non plus réticence dans la non-déclaration d'une avarie antérieure réparée (Mars., 1er août 1852), ou de la prohibition qui frappait les marchandises au lieu de destination (Cass., 21 décembre 1826).

La réticence ou la fausse déclaration du commissionnaire est opposable à l'assuré, lors même que celui-ci n'aurait aucune connaissance du sinistre. D'un autre côté, la bonne foi du commissionnaire ne couvre pas le dol de l'assuré commettant ; mais celui-ci seul serait passible de la double prime. Le commissionnaire et le commettant se confondent, en matière d'assurances, de telle sorte que tout ce que sait l'assuré commettant est censé connu de l'assuré commissionnaire.

L'assureur qui contracte une réassurance est tenu, vis-à-vis du réassureur, des mêmes obligations que l'assuré, et il est passible des mêmes peines, en cas de réticence ou de fausse déclaration. Il doit faire connaître au réassureur toutes les nouvelles qui parviennent à sa connaissance, et que l'assuré primitif est tenu de transmettre lui-même; mais on doit établir contre lui qu'il en a la connaissance personnelle. Ainsi il ne doit pas dissimuler la nouvelle qu'il recevrait du retard de l'arrivée à destination.

L'insertion dans la police que la compagnie-réassureur sera garantie contre toutes réclamations de pertes ou avaries provenant d'événements connus avant la signature du contrat, dispense-t-elle l'assureur primitif de faire connaître tout ce qu'il connaissait, et son silence constitue-t-il une réticence qui annule le contrat ? Cette question fort controversée a donné lieu à de nombreux arrêts et la jurisprudence s'est partagée ; mais l'affirmative s'appuie sur les principes généraux.

L'assureur primitif commet-il une réticence s'il n'indique pas au réassureur qu'il n'était chargé lui-même du risque que par l'effet d'une réassurance ? Un jugement du tribunal du Havre (19 mars 1865) a décidé la négative ; mais par un autre jugement le tribunal de Marseille (21 mai 1863) s'est prononcé pour l'affirmative. Cependant lorsque cette réassurance est la conséquence d'accords préexistants entre deux compagnies, dont l'une s'est obligée d'accepter tous les risques pris par l'autre en sus d'une somme déterminée, formant le plein de la signature de cette dernière, la réticence de l'assureur primitif ne se présume pas (Aix, 5 avril 1865).

§ 2. — De l'obligation de l'assuré de justifier du chargement ainsi que de la valeur de la chose assurée.

La loi ne voulant pas que le contrat d'assurance, devenant une occasion de bénéfice, dégénère en gageure, prononce la nullité du contrat lorsque l'assuré ne justifie pas : 1° du chargement des choses assurées, 2° de leur valeur. L'art. 357 du Code de commerce dit expressément : — « Un contrat d'assurance ou de réassurance, consenti pour une somme excédant la valeur des effets chargés, est nul à l'égard de l'assuré seulement, s'il est prouvé qu'il y a dol ou fraude de sa part. »

Art. 358. — « S'il n'y a dol ni fraude, le contrat est valable jusqu'à concurrence de la valeur des effets chargés, d'après l'estimation qui en est faite ou convenue. — En cas de pertes, les assureurs sont tenus d'y contribuer chacun à proportion des sommes par eux assurées. — Ils ne reçoivent pas la prime de cet excédant de valeur, mais seulement l'indemnité de demi pour cent. »

Le dol et la fraude ne se présument en aucun cas. C'est à l'assureur à prouver que l'assurance n'a pas eu d'aliment, c'est-à-dire qu'il n'y a pas eu chargement, ou que la valeur assurée est exagérée.

La clause qui interdirait à l'assureur de prouver que le chargement n'a pas eu lieu serait nulle, sans aucun doute, comme renfermant une gageure. Mais l'assuré peut être exempté d'apporter la justification du chargement, ce qui signifie simplement que l'assureur s'en rapporte à sa bonne foi. Une telle cause est licite; mais elle doit s'entendre en ce sens que l'assureur reste toujours en droit de prouver, en dehors de toutes justifications de la part de l'assuré, le non-chargement ou l'exagération de la valeur. Assurément il ne peut s'agir ici d'une légère exagération, mais de celle qui procurerait un bénéfice évident et facilement appréciable. Les doutes sur l'évaluation se résolvent en faveur de l'assuré.

Le droit de critiquer l'évaluation n'appartient qu'à l'assureur, et jamais à l'assuré, qui doit s'en tenir aux termes de la police, qu'elle soit signée de lui-même ou d'un commissionnaire. Mais il ne serait pas interdit à l'assuré, après avoir énoncé une valeur trop faible dans une première police, d'en souscrire une seconde pour l'excédant de valeur.

L'assurance du fret comprend la somme convenue dans la charte partie. Celle des victuailles s'entend des dépenses faites ou à faire; l'évaluation des marchandises peut comprendre le prix coûtant au lieu du chargement, les droits payés et les frais faits jusqu'à bord. Le fret ne saurait être compris dans l'évaluation des marchandises; il doit être assuré pour un capital distinct; il en est de même des frais de débarquement. Enfin on peut comp-

ter la prime et même les primes des primes parmi les frais faits jusqu'à l'embarquement.

Toute différence entre le connaissement et la police constitue, d'après l'art. 348 précité, une fausse déclaration qui annule le contrat. En effet, le connaissement doit désigner les marchandises, le nom du navire, le chargeur, le plus souvent le destinataire, les points de départ et de destination ; il peut aussi contenir d'autres énonciations en dehors de celles qui sont essentielles.

Le connaissement régulier fait foi du chargement jusqu'à preuve contraire ; s'il est irrégulier en la forme ou qu'il ne contienne pas toutes les mentions prescrites par la loi, il ne constitue qu'un simple renseignement livré à l'appréciation des juges et ne fait pas foi par lui-même. L'assuré n'est pas admis à critiquer le connaissement, qu'il émane de lui ou de son commissionnaire.

A défaut de connaissement, l'assuré peut justifier du chargement par d'autres preuves (Bordeaux, 11 juillet 1832 ; et Aix, 9 août 1836) ; il en est de même en cas de perte du connaissement ; on y supplée par le manifeste, par les expéditions du bureau des douanes, par la facture, pourvu qu'elle soit accompagnée de l'avis du chargeur, par l'attestation du capitaine, et, s'il a péri, des principaux officiers ou même du reste de l'équipage. La correspondance de l'assuré est aussi admise à titre de renseignement.

Les assureurs, de leur côté, peuvent établir le dol ou la fraude par tous moyens de preuve, même par témoins, et critiquer ainsi le connaissement régulier en la forme (Cass., 15 fév. 1876). Les certificats de la douane, admis pour prouver le chargement, ne font pas foi jusqu'à inscription de faux ; car cette force probante ne leur est at-

tribuée qu'en ce qui concerne les contraventions au préjudice de l'État (Cass., 4 août 1829).

En ce qui concerne le connaissement établissant la preuve du chargement pour le compte du capitaine, il faut remarquer que la loi n'a pas permis à celui-ci de se créer un titre à lui-même, et a établi des formes spéciales dans l'art. 344 ; l'art. 345 établit aussi des dispositions spéciales pour les hommes de l'équipage et les passagers (voir *suprà*, p. 625 et 626, chap. III 10°, *De l'oblig. spéciale imposée au capit.*, etc.).

Nous renvoyons, en ce qui touche l'évaluation des marchandises assurées, à ce que nous avons dit au chapitre III (voir chap. III 5°, *La nature et la valeur*, etc., p. 620).

Nous n'avons parlé dans ce paragraphe de la preuve du chargement et de la justification de la valeur assurée, qu'au point de vue de la réticence et du dol, nous verrons, au chapitre IX, les autres justifications que doit fournir l'assuré pour prouver le sinistre ou les avaries.

§ 3. — De l'obligation de l'assuré de signifier à l'assureur tous avis de sinistre ou d'avaries.

Cette obligation de l'assuré vis-à-vis de l'assureur est ainsi déterminée par l'art. 374 du Code de commerce : — « Dans le cas où le délaissement peut être fait, et dans le cas de tous autres accidents au risque des assureurs, l'assuré est tenu de signifier à l'assureur les avis qu'il a reçus. — La signification doit être faite dnas les trois jours de la réception de l'avis. »

L'art. 374 serait évidemment sans application si l'assuré n'apprenait la perte de son navire que par le retour de l'équipage. Les avis que l'assuré doit transmettre à l'as-

sureur, pendant la durée des risques, ne sont pas de même nature que ceux qu'il doit communiquer au moment du contrat. En effet, il ne s'agit pas ici de faire connaître l'étendue des risques, ce qui était l'objet même du contrat, mais de mettre l'assureur à même de prendre toutes mesures conservatoires qu'il peut juger utiles. Aussi, bien que la loi prescrive la signification par l'assuré de tous avis concernant les sinistres ou même les avaries, on restreint, dans la pratique, l'application de l'art. 374 aux sinistres majeurs (Aix, 29 avril 1823).

L'assuré se rend-il garant de l'exactitude des renseignements qu'il reçoit et qu'il transmet ensuite à l'assureur ? Le vœu de la loi est rempli si l'assuré signifie les avis tels qu'ils lui parviennent, et sans se préoccuper de leur source. On ne peut en effet exiger de lui un contrôle rendu souvent impossible par la distance : il suffit qu'il se mette à l'abri du reproche de réticence.

L'art. 374 ne prescrit pas de formes particulières pour la signification des avis reçus ; ils peuvent ainsi faire l'objet d'une communication amiable.

Le délai de trois jours fixé par l'art. 374 pour la signification est sujet à augmentation à raison des distances.

Le défaut de signification des avis reçus n'entraîne pas nullité du contrat, et il ne fait pas perdre à l'assuré le bénéfice du délaissement ; il donne seulement lieu à des dommages-intérêts, si l'assureur justifie d'un préjudice souffert par le défaut de communication (Cass., 26 mai 1823). C'est donc aux juges qu'il appartient d'apprécier les conséquences de l'inexécution, c'est-à-dire de déterminer si les renseignements fournis auraient permis à l'assureur d'en profiter soit pour empêcher, soit pour diminuer le dommage. Les dommages-intérêts sont justifiés, dans ce

cas, par le fait que la réticence de l'assuré a aggravé les risques.

§ 4. — De l'obligation de l'assuré de veiller à la conservation de la chose assurée.

Cette obligation résulte du caractère même du contrat d'assurance. Le défaut de précautions ou de diligence de l'assuré, qui aurait amené un sinistre, serait une faute grave ayant les mêmes conséquences que s'il était l'auteur du sinistre. Il demeure ainsi entendu entre l'assureur et l'assuré que celui-ci, restant maître de sa chose, ne se considérera pas comme désintéressé dans sa conservation. Aussi il a été jugé que l'assureur n'est pas tenu des suites d'un sinistre arrivé par une négligence excessive de l'assuré, et constituant une faute lourde qu'une personne non assurée n'aurait pas commise (Paris, 24 août 1850).

L'armateur ou le capitaine d'un navire assuré est notamment tenu, comme représentant des assurés, de pourvoir aux réparations des avaries survenues pendant le voyage. Il doit y apporter tous les soins d'un bon père de famille, afin de ne pas aggraver les obligations des assureurs qui sont tenus de rembourser les dépenses. Il lui appartient même de prendre toutes les mesures propres à faire cesser ou à diminuer les pertes qui pourraient résulter de l'événement (Havre, 15 déc. 1866).

D'un autre côté, l'assuré qui a rempli ces conditions vis-à-vis de l'assureur, n'est pas tenu d'aller jusqu'à faire le sacrifice de ses intérêts personnels pour diminuer les charges des assureurs, et il reste maître d'exposer la chose assurée aux risques que l'assureur a entendu garantir. Il a même été jugé que le capitaine était seul juge des mesures utiles et nécessaires pour la conservation du

navire, et que le représentant de l'assureur n'avait pas le droit de s'emparer du navire pour le faire réparer (Anvers, 9 juin 1859).

§ 5. — De l'obligation de l'assuré de se renfermer dans les limites du contrat.

Nous avons vu précédemment qu'il y a lieu à ristourne, lorsque la chose assurée n'a pas été mise en risque, lorsqu'il existe plusieurs assurances sur le même objet, et que toutes réunies excèdent la valeur de la chose assurée; l'inexécution des diverses obligations imposées par la loi et qui découlent de la nature du contrat d'assurance donnent également lieu au ristourne.

Nous parlerons ici d'une obligation spéciale énoncée dans l'art. 361 du Code de commerce.

Art. 361: — « Si l'assurance a lieu divisément pour des marchandises qui doivent être chargées sur plusieurs vaisseaux désignés, avec énonciation de la somme assurée sur chacun, et si le chargement entier est mis sur un seul vaisseau, ou sur un moindre nombre qu'il n'en est désigné dans le contrat, l'assureur n'est tenu que de la somme qu'il a assurée sur le vaisseau ou sur les vaisseaux qui ont reçu le chargement, nonobstant la perte de tous les vaisseaux désignés; et il recevra néanmoins demi pour cent des sommes dont les assurances se trouvent annulées. »

Si la police n'indiquait pas la valeur qui devrait être chargée sur chaque navire, l'assuré ferait le chargement comme bon lui semblerait.

Art. 362: — « Si le capitaine a la liberté d'entrer dans différents ports pour compléter ou échanger son charge-

ment, l'assureur ne court les risques des effets assurés que lorsqu'ils sont à bord, s'il n'y a convention contraire. »

Cet article a pour objet de restreindre la responsabilité de l'assureur aux risques de mer ; mais nous verrons, au chapitre des *Risques*, que la convention peut étendre cette responsabilité à certains risques de terre.

LÉGISLATION ÉTRANGÈRE.

Grèce et îles Ioniennes. — Haïti. — Roumanie. — Dans ces divers pays, on suit la législation française, en ce qui concerne les obligations de l'assuré, la réticence et la fausse déclaration.

Belgique. — Les obligations de l'assuré sont réglées par la loi et la jurisprudence belge conformément à la loi et à la jurisprudence française. Nous mentionnerons quelques dispositions particulières que nous trouvons dans la loi du 11 juin 1874 sur les Assurances en général. — Toute réticence, toute fausse déclaration de la part de l'assuré, même sans mauvaise foi, rendent l'assurance nulle, lorsqu'elles diminuent l'opinion du risque ou en changent le sujet, de telle sorte que l'assureur, s'il en avait eu connaissance, n'aurait pas contracté aux mêmes conditions. — Dans tous les cas où le contrat d'assurance est annulé, en tout ou en partie, l'assureur doit, si l'assuré a agi de bonne foi, restituer la prime, soit pour le tout, soit pour la partie pour laquelle il n'a pas couru de risques. La bonne foi ne peut être invoquée, lorsqu'il y a plusieurs assurances contractées pour le même objet, et que la première assurance couvre la valeur entière de la chose. — Si le contrat est annulé pour cause de dol, fraude ou mauvaise foi, l'assureur conserve la prime, sans préjudice de l'action publique, s'il y a lieu (art. 9 à 11).

Aucune perte ou dommage, causé par le fait ou par la faute grave de l'assuré, n'est à la charge de l'assureur; celui-ci peut même retenir ou réclamer la prime s'il a déjà commencé à courir les risques. Ainsi le fait de l'assuré doit revêtir un caractère dolosif: une simple négligence ne suffit pas. — Dans toute assurance, l'assuré doit faire toute diligence pour prévenir ou atténuer

le dommage : il doit, aussitôt que le dommage est arrivé, en donner connaissance à l'assureur, le tout à peine de dommages-intérêts, s'il y a lieu. Les frais faits par l'assuré, afin d'atténuer le dommage, sont à la charge de l'assureur, lors même que le montant de ces frais, joint au montant du dommage, excéderait la somme assurée et que les diligences faites auraient été sans résultat. Néanmoins les tribunaux et les arbitres, lorsque les parties s'y seront référées, pourront les réduire ou même refuser de les allouer, s'ils jugent qu'ils ont été faits inconsidérément, soit en tout, soit en partie (art. 16 et 17).

Les obligations de l'assureur cessent lorsqu'un fait de l'assuré transforme les risques par le changement d'une circonstance essentielle, ou les aggrave de telle sorte que si le nouvel état des choses avait existé à l'époque du contrat, l'assureur n'aurait point consenti à l'assurance, ou ne l'aurait consentie qu'à d'autres conditions. Ne peut se prévaloir de cette disposition l'assureur qui, après avoir eu connaissance des modifications apportées aux risques, a néanmoins continué à exécuter le contrat (art. 31).

Italie. — Le Code de commerce italien reproduit absolument, en ce qui concerne les obligations de l'assuré, la réticence et la dissimulation, les dispositions du Code français. Nous ne trouvons qu'une seule différence qui mérite d'être mentionnée. L'art. 480 du Code italien, qui correspond à l'art. 366 du Code français, établit les circonstances qui font présumer que la perte du navire a dû arriver à la connaissance de l'assuré et qu'il a pu ainsi en transmettre l'avis à l'assureur ; mais tandis que la loi française fonde cette présomption sur un certain délai calculé d'après la distance du lieu où le contrat d'assurance a été passé au lieu de destination ou au lieu de la perte du navire, le Code italien est fondé sur les circonstances suivantes : la présomption existe s'il y a notoriété publique, ou s'il est établi que, de l'endroit de l'arrivée ou de la perte du navire ou du lieu où la première nouvelle en est arrivée, elle a pu être portée dans le lieu où le contrat d'assurance a été passé avant la signature du contrat. — L'art. 480 ajoute, à la différence du droit français : La preuve contraire est admise contre cette présomption.

Espagne. — Le Code de commerce espagnol reproduit les dis-

positions du code français, concernant les obligations de l'assuré, la réticence et la dissimulation, sauf les modifications que nous allons indiquer.

Les art. 894 et 896 du Code espagnol, correspondant aux art. 366 et 368 du Code français, présentent quelques légères différences, en ce qui touche la présomption que la perte du navire a dû arriver à la connaissance de l'assuré, et en ce qui touche les peines portées contre l'assureur ou l'assuré, pour réticence ou dissimulation. — Art. 894 : La présomption existe, sans préjudice des autres preuves, quand il s'est écoulé, du moment de l'arrivée ou de la perte du navire à la date du contrat, autant d'heures qu'il y a de lieues légales de mesure espagnole, par le chemin le plus court du lieu où s'est effectuée l'arrivée ou la perte jusqu'au lieu où l'assurance a été contractée. — Art. 896 : L'assureur qui aurait fait l'assurance de choses qu'il savait affranchies de tout risque, perd son droit à la prime et est puni d'une amende du cinquième de la somme assurée. Si la fraude provient de l'assuré, l'assurance ne pourra lui profiter : il paiera à l'assureur la somme convenue, et il sera puni de l'amende du cinquième de la valeur assurée. S'il y a plusieurs assureurs sur le même objet, et que la fraude ne soit pas relevée contre tous, l'assurance continue ses effets à l'égard de ceux qui sont de bonne foi, et dans la limite de leurs engagements. — Enfin l'assuré pour compte, bien que tenu des obligations de son commettant, n'est pas passible des peines attachées à la faute de ce commettant, et n'est tenu que du paiement de la prime convenue.

Les art. 887 et 856 du Code espagnol établissent encore quelques règles particulières, relativement à la réticence ou à la dissimulation dans les énonciations portées dans la police. — Art. 887 : Si l'assuré a commis sciemment quelque fraude dans les clauses de la police, le contrat d'assurance est nul. — La fraude doit s'entendre des déclarations mensongères qui ont pour objet de tromper sur l'étendue des risques. — En ce qui touche la fausse évaluation des marchandises, l'art. 887 renvoie à l'art. 856, qui est ainsi conçu : — En cas de fraude de la part de l'assuré dans l'évaluation des objets assurés, les assureurs seront admis à la prouver par vérification et estimation, par les factures et autres

moyens légaux de preuves ; et si la fraude est prouvée, la responsabilité de l'assureur sera réduite à la valeur vraie des objets. — Le contrat d'assurance continue dans ce cas à produire ses effets ; tandis que la loi française prononce la nullité. Mais la loi espagnole ajoute que l'assuré doit abandonner à l'assureur un demi pour cent sur les sommes excédant la valeur vraie. — La signature des assureurs sur la police est une présomption légale qu'ils ont reconnu juste l'évaluation qui y est portée.

Notons encore quelques dispositions spéciales dans les art. 887, 898 et 899. — S'il existe plusieurs assureurs sur une assurance frauduleusement contractée, et que parmi eux il s'en trouve quelques-uns qui aient agi de bonne foi, ceux-ci pourront réclamer la prime de l'assureur coupable, sans être tenus à autre chose qu'à satisfaire l'assuré. — Le mandataire qui aurait assuré pour le compte d'un autre, sachant que les choses assurées étaient perdues, encourra la même responsabilité que s'il avait fait l'assurance pour son propre compte. — Si le mandataire était innocent de la fraude du propriétaire, la responsabilité pénale retomberait sur ce dernier, le mandataire étant toujours néanmoins tenu de payer la prime convenue aux assureurs.

Portugal. — La mauvaise foi de l'une ou l'autre des parties, au moment du contrat, est une cause de nullité de l'assurance. Toute fausse déclaration, quoique faite de bonne foi, mais de nature à influer sur l'appréciation des risques, rend également l'assurance nulle. Il en est de même de la simple réticence ou de la différence qui peut exister entre le contrat d'assurance et le connaissement, lorsque cette différence est de nature à modifier l'opinion du risque. La nullité a alors lieu, sans qu'il y ait à distinguer si le fait qui la motive a pu influer ou non sur le sinistre survenu (art. 1676 à 1678). De plus, la restitution de la prime est exigible de l'assuré, suivant les distinctions établies au chapitre IV (voir *infrà*, Portug., p. 673).

L'obligation, de la part de l'assuré, de veiller à la conservation des choses assurées et de procéder au sauvetage, est réglée par les art. 1778 à 1781, conformément aux dispositions des art. 655 à 657 du Code hollandais, sur la même matière (voir *infrà*, Pays-Bas, p. 716 et 717).

Pays-Bas. — Toute réticence, toute fausse déclaration de la part de l'assuré, toute différence entre le contrat d'assurance et le connaissement, qui serait de nature à diminuer l'opinion du risque ou à en changer l'objet, est une cause de nullité de l'assurance. Il y a nullité, même dans le cas où la réticence, la fausse déclaration ou la différence n'auraient pas influé sur le dommage ou la perte de l'objet assuré (art. 251).

Nous avons vu au chapitre IV les conditions dans lesquelles s'exerce la rétention de tout ou partie de la prime, suivant qu'il y a eu bonne ou mauvaise foi de la part de l'assuré (voir *suprà*, Pays-Bas, p. 684).

L'assureur n'est pas responsable des dommages et avaries causés par le fait et faute de l'assuré ; il peut même, bien qu'il soit ainsi déchargé à raison de ces dommages, retenir la prime ou l'exiger, si elle n'a pas été payée d'avance, en raison de ce que les risques ont commencé à courir (art. 276).

L'assuré est tenu, en outre, de certaines obligations de faire. Ainsi il doit communiquer sans délai à l'assureur, ou, s'il y en a plusieurs sur la même police, au premier signataire, toutes les nouvelles qu'il reçoit sur le sinistre survenu au navire ou à la cargaison assurée, et délivrer aux assureurs qui le requièrent des copies ou extraits des lettres qui en font mention (art. 654).

L'assuré doit se montrer aussi diligent que possible, dans le but de prévenir ou de diminuer les dommages qui peuvent survenir ; c'est sous peine de dommages-intérêts qu'il doit en faire part à l'assureur, aussitôt que la nouvelle lui en parvient (art. 283). — En cas de naufrage ou d'échouement, de prise ou d'arrêt, l'assuré est tenu, tant qu'il n'a pas signifié le délaissement à l'assureur, de faire toute diligence pour sauver ou réclamer les objets assurés. L'assuré n'a pas besoin d'être muni à cet effet d'une procuration spéciale des assureurs; il a même le droit de leur demander les avances nécessaires pour faire face aux frais de sauvetage ou de réclamation. L'assuré obligé soit de veiller au sauvetage, soit de faire une réclamation hors du royaume, et qui en a chargé son correspondant ordinaire, ou une autre maison ou une personne jouissant de crédit, n'est pas responsable de la gestion de son mandataire; mais si celui-ci est en faute et qu'il devienne pas-

sible de dommages-intérêts, l'assuré qui a conféré le mandat se décharge de toute responsabilité en cédant à l'assureur ses droits et actions contre son mandataire (art. 655 à 657).

Allemagne. — La loi allemande a tracé un ensemble complet de règles sur la réticence (art. 810 à 815 du Code gén. allem.).

Celui qui fait assurer, soit pour son propre compte, soit pour le compte d'autrui, est tenu de faire connaître à l'assureur, lors de la signature du contrat, tous les faits et toutes les circonstances connus de lui, qui sont de nature à influer sur les conditions du contrat, en ce qu'ils aggravent les risques. — Le simple mandataire de l'assuré est tenu de la même obligation. — Si les faits et circonstances que l'assuré pour compte est tenu de révéler, ne parviennent à sa connaissance qu'après la conclusion du contrat, cette connaissance tardive ne peut influer sur la validité du contrat, à moins qu'il ne soit prouvé que l'assuré aurait pu, par les moyens ordinaires, faire en temps utile la communication à son commissionnaire. Il est entendu que la connaissance des faits et circonstances que peut avoir personnellement l'assuré, n'influerait en rien sur le mérite de l'assurance pour compte, si l'assurance avait été conclue par le commissionnaire sans ordre de l'assuré et à son insu, pourvu toutefois que l'assuré pour compte eût révélé à l'assureur le fait qu'il agissait sans ordre, comme il est dit dans l'art. 786.

La réticence rendrait l'assurance nulle à l'égard de l'assureur, à moins qu'il ne fût prouvé que l'assureur avait personnellement connaissance des faits et circonstances qui ne lui ont pas été communiqués, ou à moins qu'on ne dût présumer que cette connaissance lui fût parvenue, dans le cas, par exemple, où il s'agirait de faits de notoriété publique au lieu de l'assurance.

Le contrat est également nul, à l'égard de l'assureur, si la communication faite par l'assuré est inexacte, toujours sous la réserve que l'assureur n'ait pas formellement une complète connaissance des faits. — Il n'y a pas lieu à distinguer, au point de vue de la nullité, si l'inexactitude est volontaire ou non, commise sciemment ou par erreur ; on ne distingue pas davantage si le défaut de communication est ou non le résultat d'une erreur.

Si l'assurance porte sur différents objets ou sur un ensemble

d'objets divisés par séries, et que la réticence ne concerne qu'une partie des objets assurés, le contrat n'est résilié que pour les objets auxquels se rapporte la réticence, et il est valable pour le surplus. Toutefois le contrat serait nul pour le tout, s'il résultait des clauses et conditions du contrat que l'assureur n'aurait pas consenti à assurer aux mêmes conditions les objets auxquels la réticence ne s'applique pas.

La prime entière est due à l'assureur dans tous les cas de nullité que nous venons d'énumérer, que la nullité du contrat soit totale ou partielle.

Si des marchandises sont assurées sans indication du navire sur lequel elles doivent être chargées, ce qui est exprimé par la mention « bâtiments incertains » ou « bâtiments non dénommés », l'assuré est tenu, dès qu'il apprend quel est le navire sur lequel le chargement a eu lieu, d'en donner communication à l'assureur. Faute par l'assuré de se conformer à cette prescription, l'assureur ne répond pas des sinistres et des avaries (art. 821).

L'assuré est encore tenu de certaines obligations, même après la signature du contrat. Ainsi il doit donner à l'assureur communication de tout sinistre, dès que la nouvelle lui en parvient, faute de quoi l'assureur peut déduire, sur le montant de l'indemnité, une somme équivalente au dommage qu'il eût pu éviter si la communication avait été faite en temps utile. — L'assuré commissionnaire est aussi tenu des communications de cette nature (art. 822).

Enfin l'assuré doit, aux termes de l'art. 823, veiller à la conservation de la chose assurée; ainsi il doit, en cas de sinistre, travailler de son mieux au sauvetage des effets assurés, et prendre les mesures propres à prévenir de plus grands dommages. — Il est même tenu, dans la limite du possible, de s'entendre avec l'assureur sur les mesures à prendre.

Autriche. — Nous renvoyons à ce que nous avons dit au chapitre 1^er^, relativement au Droit maritime autrichien (voir *suprà*, p. 564).

Aux termes de la police de *Trieste*, toute fausse déclaration ou réticence emporte nullité de l'assurance.

Nous notons encore la clause suivante, parmi les obligations de

l'assuré : sous la réserve des droits réciproques des partis, l'assuré doit et l'assureur peut, en cas de sinistre, et cela sans qu'on puisse opposer le fait comme un acte de propriété, procéder au sauvetage et à la remise à flot du bâtiment assuré, en prenant, à cet effet, toutes les mesures qu'il juge utile.

Dans les cas où peut être fait le délaissement et dans tout sinistre de mer à la charge de l'assureur, l'assuré ou son mandataire ou représentant doit notifier à l'assureur tous avis concernant le sinistre. La notification doit être faite dans les trois jours de la réception de l'avis, sous peine de perdre toute action à raison de l'indemnité.

Angleterre. — La loi anglaise sur les obligations de l'assuré repose sur des principes qui présentent souvent des différences essentielles avec la loi française.

1° *De la réticence et de la fausse déclaration.* — Nous trouvons dans la loi anglaise des particularités remarquables au point de vue des effets de la réticence. La bonne foi est la condition essentielle du contrat d'assurance, et tout fait qui y porte atteinte devient une cause de nullité. La loi montre à cet égard une sévérité quelquefois excessive. Ainsi la nullité ne résulte pas seulement de la fraude, mais même de l'erreur ou de l'inexactitude introduite sans mauvaise foi dans les déclarations. Si la loi exige rigoureusement de l'assuré une déclaration complète et explicite de tous les faits matériels et généralement de toutes les circonstances qui sont à sa connaissance, d'un autre côté, elle n'impose pas des formes particulières pour la déclaration et la signification : ainsi une simple déclaration faite à l'assureur suffit, et elle résulte de la preuve testimoniale. — Il importe de remarquer que les circonstances matérielles sont les seules dont l'assuré doive communication à l'assureur.

On fait, en Angleterre, une profonde distinction entre la réticence et la dissimulation; toutes deux emportent la nullité du contrat; mais l'une est plus grave que l'autre au point de vue des dommages-intérêts. La réticence est une fraude légale, c'est-à-dire résultant de la loi, et ce qui la caractérise, c'est qu'elle est commise par omission, étourderie et ignorance ; la dissimulation est le résultat d'un concert frauduleux et prémédité.

La loi anglaise exige encore de l'assuré la déclaration à l'assureur de tout sinistre survenu au navire assuré; et la coutume anglaise est si sévère à cet égard que l'assuré qui ne communique pas la nouvelle que son navire ou tout autre navire qui serait dans les mêmes conditions et lui ressemblerait aurait péri, commet une réticence qui fait annuler l'assurance.

L'assurance peut être faite sur bonnes ou mauvaises nouvelles (*lost or not lost*), et l'assureur répond alors du sinistre qui serait survenu depuis le départ du navire. L'assuré est tenu seulement d'indiquer que le navire était sain et sauf à tel jour désigné. — On cite une décision qui montre jusqu'à quel point l'intention des parties prévaut sur le fait : L'assurance d'un navire sur bonnes ou mauvaises nouvelles est proposée à une compagnie et acceptée par elle ; la police n'est pas encore signée, mais la prime a été payée : sur ces entrefaites, les parties apprennent la perte du navire. Or, il a été jugé, dans ces circonstances, que le bénéfice de l'assurance était acquis à l'assuré et qu'il avait droit à l'indemnité. — Mais si l'assuré avait connaissance, au moment du contrat, de la perte du navire, la réticence serait une fraude qui vicierait le contrat. Toutefois cette fraude ne se présume pas, et c'est à l'assureur à en faire la preuve. — Par réciprocité, l'assureur qui connaîtrait, au moment de l'assurance, l'heureuse arrivée du navire au lieu de destination, commettrait une fraude en la dissimulant.

La réticence et la dissimulation, de la part de l'assureur, entraînent la restitution de la prime.

2° *De l'obligation de l'assuré de pourvoir à la conservation de la chose assurée.* — La loi anglaise, conforme en cela à la jurisprudence française, dégage l'assureur de toute responsabilité, si le sinistre ou les avaries ont pour cause la faute ou la négligence de l'assuré. — Les polices anglaises insèrent généralement une clause qui permet à l'assuré de pourvoir et de travailler au recouvrement des objets assurés. Cette clause a pour effet d'empêcher que, par cette immixtion, l'assuré ne se voie privé du droit de faire délaissement.

3° *Des obligations particulières de l'assuré sur corps.* — Ces obligations sont de deux sortes : elles ont pour objet : 1° le bon état de navigabilité du navire ; 2° l'interdiction pour l'assuré de dévier de la

route convenue pour le voyage.—Ces obligations sont des conditions implicites du contrat d'assurance, en dehors de toute stipulation.

Le bon état du navire est désigné par l'expression *seaworthiness* (état digne de la mer). — On doit entendre le bon état du navire des conditions dans lesquelles il se trouve pour le voyage projeté. Ainsi un navire en parfait état pour le cabotage peut être jugé insuffisant pour un voyage au long cours. Pour déterminer si le navire est en bon état, eu égard au voyage qu'il doit entreprendre, il faut considérer, outre l'état de sa construction, les circonstances suivantes : l'expérience du capitaine, le nombre et le choix des matelots, la présence d'un pilote à bord ou son absence. — Si le navire n'était pas dans les conditions ordinaires pour le voyage projeté, il y aurait résiliation du contrat. — Le juge est à cet égard souverain appréciateur ; mais il doit tenir compte des coutumes maritimes des différentes places et des usages du commerce. — Le bon état du navire s'entend des conditions dans lesquelles il se trouve au moment où commence le risque, et non de son état au moment du contrat. Mais si, dans le cours du voyage, il cessait d'être *digne de la mer*, l'assureur ne serait pas responsable.

L'assuré ne doit pas dévier de la route convenue dans le contrat ; car ce serait créer des risques dont les assureurs n'ont pas entendu répondre. La route est déterminée par les usages maritimes ; mais il peut se produire des circonstances où la prudence même oblige le navire à dévier plus ou moins de cette direction. La déviation peut aussi être le résultat d'une force majeure. Ce sont là des faits dont le juge est appréciateur. — Le navire ne doit pas faire échelle, s'il n'y est autorisé par une clause spéciale. — S'il est autorisé à toucher un port pour se ravitailler, il ne peut y séjourner plus longtemps qu'il n'est nécessaire sans être en état de déviation (voir *infrà*, chap. VII, Angl.).

Lorsque, sans nécessité, les marchandises assurées sont chargées sur un autre navire que celui désigné dans la police, l'assurance devient nulle *ipso facto*.

Danemark. — Toute fausse déclaration, de la part de l'assuré, donnerait lieu contre lui à une action en dommages-intérêts, sans préjudice des peines portées par la loi.

D'après les art. 5 et 6 de la police de Copenhague, l'assuré doit transmettre à l'assureur tous les renseignements qu'il a reçus lui-même, et notamment déclarer le lieu où se trouve le navire, si des marchandises y sont chargées, s'il est prêt à mettre à la voile, s'il voyage seul ou sous convoi; dans les assurances sur corps, il déclare si la quille est en pin ou en chêne. — Si ce dernier renseignement est négligé, l'assureur n'est tenu d'indemniser, en cas de sinistre, que de la moitié de la valeur du navire; il pourrait même demander la résiliation du contrat. L'assuré peut être admis à affirmer sous serment qu'il n'a révélé que ce qui était à sa connaissance.

Suède. — Celui qui fait une assurance pour son propre compte, comme en général toute personne qui intervient dans la négociation pour le compte de l'assuré, est tenu, au moment où la transaction est en voie de se conclure, de faire connaître à l'assureur toutes les particularités dont il a lui-même alors connaissance, et qui sont de nature à renseigner celui-ci sur les risques qu'il doit courir et les conditions qu'on lui propose. Si l'assuré manque à cette obligation, et s'il est ensuite prouvé que les particularités dont il s'agit, ont été connues de lui ou de ceux qui ont agi en son nom, l'assurance est nulle et l'assuré perd sa prime; à moins qu'on ne puisse supposer que l'assureur lui-même ait eu autrement connaissance des détails qu'on a omis de lui indiquer. Cependant l'assurance est valable lorsque l'assuré, l'ayant négociée par l'entremise d'un tiers, a eu connaissance de quelques circonstances de nature à influer sur la décision de l'assureur, mais les a connues si tard, qu'il lui eût été impossible, à moins de recourir à des moyens extraordinaires, de les lui faire connaître à temps; de même, si l'assuré ne sait pas qu'on prend une assurance pour son compte, et si d'ailleurs il ignore les circonstances qu'il faudrait faire connaître, quoique celui qui agit en son nom ne les ignore pas, la non-déclaration de ces circonstances n'entraîne pas la nullité de l'assurance. Si l'assuré donne des renseignements erronés relativement à une circonstance qui intéresse essentiellement l'assureur, fût-il de bonne foi, l'assurance est nulle et il perd la prime. Quand, au moment où est faite l'assurance, la chose assurée a déjà souffert le dommage en

vue duquel on l'assure, l'assurance est cependant valable si l'assuré peut prouver, par serment ou autrement, qu'il était de bonne foi, lors de la négociation du contrat. Quand on fait une assurance valable seulement à partir du moment de l'arrivée du navire dans un lieu où il doit prendre charge, ou sur des marchandises qui ne seront embarquées qu'ultérieurement, l'assuré doit, en contractant, informer l'assureur de cette circonstance ou, au moins, de l'ignorance où il se trouve à cet égard : faute de quoi l'assurance est nulle et l'assuré perd la prime. — En règle générale, l'assuré est tenu, sauf les stipulations particulières, de faire connaître à l'assureur les conséquences possibles des risques auxquels sont exposés le navire et la cargaison qui sont l'objet de l'assurance. — On peut assurer un navire ou sa cargaison lorsqu'il est déjà en mer, mais l'assuré doit alors informer l'assureur de l'époque à laquelle le navire a quitté le port, ou bien de l'ignorance où il se trouve à cet égard ; il doit, de plus, lui communiquer les derniers renseignements qu'il a pu recevoir au sujet du navire et les faire consigner dans la police d'assurance. — Si l'on veut que l'assurance coure à partir du moment de l'arrivée du navire à un lieu où il est déjà parvenu et où il se trouve actuellement, l'assuré doit prévenir l'assureur de l'époque à laquelle le navire doit quitter ce lieu, et à laquelle, par conséquent, les risques commenceront à courir.

On peut dresser une police d'assurance sans connaître le nom du navire assuré ni celui du capitaine; mais il faut alors mentionner cette circonstance dans la police; il faut, de plus, indiquer le port de chargement et celui de déchargement, le nom du chargeur, et celui du destinataire, s'il est connu. Dès que l'assuré vient à connaître le nom du navire et celui du capitaine, il est tenu d'en informer l'assureur au plus tôt, et de les faire ajouter sur la police. Si l'assuré omet de faire les déclarations prescrites par la loi, au cas où le navire est déjà en cours de voyage, l'assurance est nulle, et l'assuré perd la prime.

S'il se trouve parmi les objets assurés des canons, des mortiers, des armes blanches ou des armes à feu, de la poudre, des balles, du plomb ou toutes autres munitions de guerre, de l'argent, des bijoux, des papiers de valeur, des œuvres d'art et autres objets

sujets à se détériorer ou à se perdre, l'assuré doit en informer l'assureur et désigner ces divers objets par leur nom dans la police d'assurance. Si l'on veut assurer des objets qui, sans être précisément des munitions de guerre, sont cependant notoirement prohibés par les puissances belligérantes, on est tenu également de spécifier ces objets dans la police, ou du moins de mentionner la prohibition qui les concerne ; le tout, sous peine de nullité de l'assurance et de perte de la prime par l'assuré. — S'il s'agit d'assurer des sommes prêtées à la grosse, l'assuré doit faire connaître le port de départ où l'emprunt a eu lieu, et exprimer si le navire, le fret et la cargaison ont été engagés, collectivement ou seulement l'un des trois, en totalité ou en partie. Faute par l'assuré de donner ce dernier renseignement, l'assureur, en cas de sinistre, et si le navire, le fret et la cargaison sont engagés collectivement dans le même emprunt, n'est tenu au remboursement que déduction faite des sommes représentant le montant de la somme prêtée (art. 209 à 217 du Code marit. suéd.).

Le changement de capitaine n'entraîne pas la nullité de l'assurance ; mais l'assuré doit faire connaître cette circonstance à l'assureur.

A la première nouvelle d'un naufrage ou de tout autre sinistre atteignant les objets assurés, l'assuré doit prévenir l'assureur et s'entendre avec lui relativement aux mesures à prendre pour le sauvetage, l'emmagasinement et la vente, s'il y a lieu, des objets sauvés ; il doit lui-même, en attendant les ordres de l'assureur, subvenir aux nécessités du moment. Lorsque l'assuré omet, hors le cas d'empêchement légitime, d'avertir immédiatement l'assureur et de faire valoir ses droits en temps utile, il n'a plus, par suite de sa négligence, de recours contre l'assureur, en remboursement du montant des objets perdus (art. 220 et 221).

Lorsqu'aux termes de la loi, l'assuré doit, lors du contrat ou pendant la durée de ses engagements, communiquer à l'assureur quelque particularité relative à l'assurance, il est censé avoir rempli cette obligation, quand il a envoyé la communication dont il s'agit à l'assureur, à son adresse ordinaire, et en recourant aux moyens de communication généralement employés (art. 208).

Norwége. — Même législation qu'en Danemark (voir *suprà*, Danem., p. 721).

Russie. — Toute réticence relative à la nature, à la quantité, à la qualité, aux vices propres, ou à la valeur réelle du navire ou du chargement assuré, constitue une fraude et un abus de confiance, et est punie des peines portées par la loi (art. 896), sans préjudice de tous dommages-intérêts. Il s'agit ici aussi bien des réticences dans les mentions que doit contenir la police, que de celles qui se manifesteraient dans les déclarations qui font l'objet de l'état circonstancié accompagnant la police (voir *suprà*, chap. III, Russie, p. 645).

L'assuré est, en outre, obligé de transmettre à l'assureur la notification par écrit de tous avis qui lui parviennent concernant le sinistre qui a pu atteindre la chose assurée ; la notification doit contenir tous les détails du sinistre, sans omission d'aucune circonstance connue de l'assuré. La déclaration frauduleuse de la perte, de l'incendie ou du naufrage du navire entraîne l'application de peines spéciales (art. 911 et 912).

Malte (île de). — Si la valeur déclarée a été exagérée, mais sans fraude de la part de l'assuré, l'assureur peut faire procéder à une nouvelle estimation et la somme assurée est réduite, en même temps que l'assuré restitue l'excédant de prime. Mais s'il y a fraude, l'assurance est nulle. — Il y a également nullité de l'assurance faite après le départ du navire, si l'assuré avait connaissance de la perte du navire, au moment du contrat, ou si l'assureur était déjà informé de l'heureuse arrivée du navire. La nullité peut ainsi être prononcée sur des présomptions graves.

L'assuré et le capitaine qui est son mandataire répondent de leurs fautes, vis-à-vis de l'assureur. Ainsi le capitaine doit donner tous ses soins au sauvetage. Les § 23 et 24 du *Droit municipal* disent même qu'il est interdit au capitaine et aux gens de l'équipage d'abandonner le navire susceptible d'être réparé au moyen de certains soins extraordinaires; la peine des travaux forcés serait prononcée contre le capitaine, s'il n'avait pas fait toutes les diligences possibles.

États-Unis. — La législation des États de l'Union, en ce qui concerne les obligations de l'assuré, la réticence et la dissimula-

tion, est conforme à celle de l'Angleterre. — En cas de fraude ou de réticence qui annule le contrat, l'assuré perd le droit de répéter la prime; si la fraude est commise par l'assureur, il n'a pas droit à la commission d'un demi pour cent.

Brésil. — L'assurance peut être annulée quand il y a réticence ou altération de la vérité, notamment quand les déclarations de l'assuré sont erronées, dolosives, fausses, qu'il altère les faits ou circonstances, qu'il produit des faits ou circonstances n'existant pas, de telle nature et importance que, si le dol ou l'erreur n'avait pas eu lieu, les assureurs n'auraient pas admis l'assurance ou qu'ils ne l'auraient effectuée qu'à une prime plus forte ou à des conditions plus rigoureuses. — En cas de fraude de la part de l'assuré, il y a lieu contre lui, outre la nullité de l'assurance, à une condamnation au paiement du double de la prime. Quand la fraude vient de l'assureur, celui-ci est condamné à restituer la prime qu'il a reçue et, de plus, à payer une somme égale. Ces réparations civiles ne font pas obstacle à l'action criminelle (art. 678 et 679 du Code de comm. brésil.).

Quand il est prouvé que l'assuré a procédé avec fraude dans la déclaration de la valeur, que cette déclaration soit faite dans la police ou même dans un acte postérieur ou séparé, le juge, outre qu'il réduit à sa juste valeur l'estimation de l'objet assuré, prononce contre l'assuré une condamnation au paiement du double de la prime. La clause « vaille plus vaille moins, » insérée dans la police, n'exonère pas l'assuré de la condamnation pour fraude; cette clause est néanmoins valable, lorsque la différence entre l'objet assuré et la valeur déclarée n'excède pas le quart (art. 700 et 701).

Les art. 721 à 724 du Code de commerce brésilien reproduisent les art. 1379 à 1383 du Code argentin (voir *infrà*, Buenos-Ayres).

Buenos-Ayres. — Toute fausse déclaration ou toute réticence de circonstances connues de l'assuré, bien que faite de bonne foi, annule l'assurance si, au dire des experts, la connaissance de ces faits eût empêché le contrat ou en eût modifié les conditions (art. 640 du Code de comm. argentin). — Lorsqu'il est prouvé que l'accusé a fait une fausse déclaration de la valeur des effets, le juge le condamne à payer à l'assurance le double de

la prime stipulée, et réduit, en outre, la valeur de la chose assurée à sa valeur vraie (art. 611).

L'assurance est nulle si elle est faite sur des choses qui, au moment du contrat, étaient déjà hors de risque ou dont la perte ou l'endommagement était déjà connu, toutes les fois qu'il y a présomption que l'assureur connaissait la cessation du risque, ou l'accusé l'existence de la perte ou du dommage. Il y a présomption si le juge déclare, suivant les circonstances, que depuis la cessation des risques ou la réalisation du sinistre, il s'est écoulé un temps suffisant pour que la nouvelle en soit parvenue à l'assureur ou à l'assuré. En cas de doute, le tribunal peut ordonner que le serment soit déféré à l'assureur, a l'assuré ou à leurs mandataires ; le serment déféré par l'une des parties doit toujours être ordonné par le tribunal. — La présomption cesse si l'assurance est faite sur bonnes ou mauvaises nouvelles : l'assurance ne peut être annulée que sur la preuve formelle de la connaissance du dommage ou de la perte pour l'assuré ou son mandataire avant que le contrat ne soit passé, ou de la connaissance de la cessation des risques par l'assureur (art. 655 à 657).

Il est du devoir de l'assuré de faire parvenir sans retard à l'assureur, et s'il y a plusieurs assureurs dans la même police, à celui qui a signé la première assurance, toutes les nouvelles qu'il reçoit d'un dommage quelconque souffert par le navire ou la cargaison (art. 1378). L'art. 668 établit aussi le devoir de l'assuré de veiller à la conservation de la chose assurée. Ainsi il doit faire toutes les diligences possibles pour prévenir ou diminuer les dommages, et il est tenu d'en aviser l'assureur, quel que soit l'éloignement du lieu du sinistre, à peine de dommages-intérêts, s'il y a lieu. Les frais faits par l'assuré pour prévenir ou diminuer les dommages, sont à la charge de l'assureur, encore qu'ils excèdent, en y ajoutant l'indemnité du sinistre, le montant de la somme assurée ; il est cependant nécessaire que les mesures prises ne soient pas jugées inutiles. Les art. 1379 à 1383 édictent quelques dispositions conformes à ce principe. — Même lorsqu'il fait délaissement, en cas de naufrage, échouement ou autre risque de mer, l'assuré est tenu de faire toutes diligences pour sauver ou réclamer les choses assurées, sans qu'il soit nécessaire

qu'il ait reçu, à cet effet, un mandat spécial de l'assureur; et celui-ci est obligé de rembourser à l'assuré les sommes nécessaires pour suivre les réclamations intentées ou à intenter. Même s'il est débouté de ses réclamations, l'assuré n'en a pas moins droit au remboursement. Si l'assuré ne peut faire lui-même les réclamations, à raison de l'éloignement de son domicile, il doit désigner à cet effet un mandataire capable dont il donne le nom à l'assureur. Cette formalité remplie, il est dégagé de toute responsabilité et reste seulement tenu de subroger l'assureur, quand celui-ci l'exige, dans toutes les actions qui peuvent lui compéter pour les actes de son mandataire. — L'assuré, en cas de prise illégale, est tenu de réclamer la chose assurée, bien que la police ne désigne pas la nation à laquelle appartient le propriétaire de cette chose ; et cela à moins que la police même n'ait expressément dispensé l'assuré de cette obligation. — Dans les cas dont nous parlons, l'assuré a l'obligation d'agir de concert avec les assureurs. Mais s'il y a urgence pour agir et qu'il n'ait pas le temps de les consulter, il opère pour le mieux, tous les frais restant au compte des assureurs. — Si les assureurs ont admis le délaissement ou qu'ils aient fait eux-mêmes les diligences pour sauver ou réclamer la chose assurée, l'assuré et le capitaine sont déchargés de toute responsabilité.

Chili. — L'art. 556 du Code de commerce chilien énumère les principales obligations de l'assuré : il doit déclarer sincèrement toutes les circonstances propres à éclairer sur l'identité de la chose assurée et l'étendue des risques; il doit notifier à l'assureur tous avis qu'il reçoit touchant les sinistres survenus, dans les trois jours de la réception de la nouvelle; cette notification énonce clairement les causes et circonstances du sinistre. L'assuré doit aussi prouver la coexistence de toutes les circonstances nécessaires pour établir la responsabilité de l'assureur; il doit apporter tous les soins d'un bon père de famille pour prévenir le sinistre et prendre toutes les précautions nécessaires pour sauver ou recouvrer la chose assurée ou conserver ce qui reste; les frais faits à ces fins sont à la charge de l'assureur, et l'assuré est cru sur son serment dans les déclarations des frais de sauvetage, sauf à l'assureur à en prouver l'exagération; enfin il doit décla-

rer, lorsqu'il exige le paiement d'un sinistre, toutes les assurances qu'il a faites ou ordonné de faire sur l'objet assuré.

Toute déclaration fausse ou erronée, toute réticence de l'assuré sur toutes les circonstances qui, si elles avaient été connues de l'assureur, auraient empêché le contrat ou en auraient modifié les conditions, entraîne la nullité de l'assurance; il en est de même de l'inexécution ou de l'inobservation de l'obligation contractée, du défaut absolu ou de l'extinction des risques : si le défaut ou l'extinction des risques n'est que partiel, l'assurance est résiliée partiellement. — Si la nullité ou la rescision de l'assurance est prononcée pour dol ou fraude, l'assuré peut demander le paiement de la prime ou la garder, s'il l'a déjà reçue, encore que la chose assurée n'ait couru aucun risque; et cela, sans préjudice de l'action criminelle (art. 557 et 558).

Est de nulle valeur l'assurance contractée postérieurement à la cessation des risques, si, lors de la signature de la police, l'assuré ou son mandataire a eu connaissance de la perte de la chose assurée, ou si l'assuré a connu son heureuse arrivée. Cette connaissance peut se prouver par tous les moyens de preuves admis en matière commerciale. La connaissance que peut avoir l'assureur ou l'assuré se présume de droit si, en comptant huit kilomètres par heure, il est constant que du lieu du port de relâche ou du lieu de la perte du navire ou enfin du lieu où est parvenue la première nouvelle, elle a pu parvenir au lieu du contrat avant la signature de la police. Cette présomption n'a pas lieu quand l'assurance est faite sur bonnes ou mauvaises nouvelles. Dans ce dernier cas, l'assurance est valable à moins qu'il ne soit pleinement prouvé par l'un des moyens légalement admis que l'assureur a connu la perte, ou l'assuré l'heureuse arrivée avant la signature de la police. Bien que l'assurance soit faite sur bonnes ou mauvaises nouvelles, l'assureur peut en demander la nullité si, au moment du contrat, l'assuré a tenu cachées les circonstancs qui lui faisaient craindre la perte de la chose assurée. — L'assuré reconnu coupable de fausse déclaration ou de réticence doit la double prime; dans les mêmes cas, l'assureur qui a déjà reçu la prime la restitue et paie aussi une somme égale; ces indemnités civiles ne font pas obstacle à l'action criminelle. — S'il y a nullité de l'assu-

rance faite par plusieurs assureurs, et que l'un d'eux soit coupable de dol, l'assuré est exonéré du paiement de la prime même aux assureurs qui n'ont pas participé à la fraude; mais l'assureur en faute doit indemniser les assureurs de bonne foi du montant des primes qui leur étaient allouées par le contrat. — Les règles qui précèdent s'appliquent à l'assurance pour compte, lors même que l'assuré ignore la perte de la chose assurée, mais que son commissionnaire est de mauvaise foi; celui-ci encourt alors la même responsabilité que s'il avait assuré pour son propre compte. Si, au contraire, le commissionnaire ignore la perte, mais que son commettant en ait eu connaissance en donnant l'ordre d'assurer, l'assurance est nulle, et le commettant doit les réparations énoncées plus haut. Si le commettant et le commissionnaire ont eu tous deux connaissance de la perte, chacun d'eux supporte toutes les pénalités légales (art. 1229 à 1235).

Lorsque la cargaison assurée doit être chargée sur plusieurs navires, avec désignation de la somme assurée sur chacun, et que le chargement se fait sur un moins grand nombre de navires que ne le porte la police, la responsabilité des assureurs est réduite aux sommes assurées sur le navire ou les navires qui ont pris le chargement. Dans ce cas, l'assurance des sommes assurées sur les autres navires est caduque, et les assureurs ont droit à l'indemnité légale, fixée en cas d'inexécution (art. 1257). Mais si plusieurs navires sont désignés dans la police pour embarquer les marchandises assurées, sans qu'il soit fait désignation des sommes assurées sur chaque navire, l'assuré peut répartir, comme il l'entend, ces marchandises entre les navires désignés ou les charger sur un seul, sans que l'exercice de ce droit diminue en rien la responsabilité des assureurs (art. 1281).

Si l'assureur prouve que la différence entre la valeur réelle des objets et la somme assurée provient du dol de l'assuré, celui-ci ne peut exiger le paiement en cas de sinistre, et l'assureur a droit à la prime intégrale, sans préjudice de l'action criminelle. Toutefois, si l'estimation a été faite par des experts choisis par les parties, l'assureur ne peut contester, sauf le cas de dol, la valeur aux objets (art.534).

Pérou. — Le Code de commerce péruvien reproduit la légis-

lation espagnole (voir *suprà*, Esp., p. 713). Cependant l'art. 876 ajoute à l'art. 856 du Code espagnol qu'en cas de fraude de l'assuré, la responsabilité de l'assureur est réduite à la légitime valeur des objets assurés, sous une déduction de douze pour cent. L'art. 878 du Code péruvien modifie encore l'art. 856 du Code espagnol : s'il y a seulement erreur et non fraude de l'assuré, les objets assurés sont réduits à leur juste valeur, et, en outre, l'assuré paie à l'assureur trois pour cent de la somme assurée en trop.

Amérique centrale. — Mexique. — A défaut de loi spéciale sur les assurances, ces divers pays appliquent la loi espagnole (voir *infrà*, Esp., p. 713).

Pays musulmans. — Nous renvoyons à ce que nous avons déjà dit au chapitre I[er] sur les lois de ces pays (voir *suprà*, p. 586).

CHAPITRE VII

DES RISQUES GARANTIS PAR L'ASSUREUR, ET DES DOMMAGES QUI NE PEUVENT TOMBER A SA CHARGE.

LÉGISLATION FRANÇAISE.

Il n'y a pas de contrat d'assurance, nous l'avons déjà vu, si l'objet assuré n'est pas mis en risque ; car s'il n'y avait pas de risque, l'assureur ne serait obligé à aucune prestation et recevrait la prime gratuitement.

Le risque s'entend de toute éventualité de dommage arrivant sur mer au navire, au fret ou à la cargaison, dans les limites de temps et de lieux prévues par le contrat, et par suite, soit d'un accident imprévu et de force majeure, soit d'un sacrifice ou d'une perte extraordinaire faite volontairement et dans l'intérêt commun.

L'existence du risque ne suffit pas pour obliger l'assureur au dédommagement ; il faut, en outre, 1° qu'il se réalise dans le temps et le lieu prévus par le contrat;

2° qu'il soit au nombre de ceux déterminés dans la police et dont l'assureur a entendu se charger; et 3° qu'il soit le résultat d'un accident fortuit et, en tout cas, que cet accident soit inconnu des parties au moment de la formation du contrat.

La durée des risques n'est pas une circonstance qui influe sur l'étendue de l'obligation de l'assureur : l'assuré peut renoncer au voyage projeté, mais dès que la chose a été mise en risque, ne fût-ce qu'un seul instant, la prime entière est acquise à l'assureur ; car le danger a pu être aussi grand dans un seul moment qu'il eût pu l'être dans le reste de la traversée. C'est ce qui résulte de la fin de l'art. 531 du Code de commerce.

Nous examinerons, dans ce chapitre : 1° les risques dont répond l'assureur ; 2° les risques non garantis par l'assureur et ceux que le contrat peut mettre ou non à sa charge; 3° le moment où commencent les risques et celui où ils finissent.

§ 1. — Des risques à la charge de l'assureur.

L'art. 350 du Code de commerce énumère en ces termes les risques à la charge de l'assureur : — « Sont aux risques de l'assureur, toutes pertes et dommages qui arrivent aux objets assurés, par tempête, naufrage, échouement, abordage fortuit, changement forcé de route, de voyage ou de vaisseau, par jet, feu, prise, pillage, arrêt par ordre de puissance, déclaration de guerre, représailles, et généralement par toutes les autres fortunes de mer. »

Cet article énonce les risques qui, d'après le droit commun, sont à la charge de l'assureur, mais la police peut, soit restreindre ces risques, soit les étendre à d'autres cas non prévus par la loi. L'art. 350 ne fait qu'indi-

quer les risques qui, à défaut de conventions, entraînent la responsabilité de l'assureur. Les polices de Paris, du Havre, de Marseille et de Bordeaux, par exemple, n'assurent pas contre les risques de guerre, les hostilités, les représailles et les arrêts de prince.

Ce ne sont pas seulement les pertes matérielles que la loi met à la charge de l'assureur; il répond aussi, d'une manière générale, des autres dommages qui résultent des chances de la navigation. Ainsi le dommage causé par le changement forcé de route, de voyage ou de vaisseau, n'affecte pas matériellement l'objet assuré; mais ce sont là des accidents qui obligent à des dépenses extraordinaires dont répond l'assureur.

Nous allons examiner séparément chacun des risques énoncés dans l'art. 350. Mais voyons d'abord ce que l'art. 350 entend par cette expression qui résume toutes les causes de risques : *et généralement par toutes les autres fortunes de mer.*

Par cette expression, la loi indique tous les événements qui arrivent en mer, qu'ils proviennent de phénomènes ordinaires ou extraordinaires, et qu'ils soient directs ou indirects. Aussi, le dommage peut être attribué à la fortune de mer, quoiqu'il eût pu se produire à terre, dans un magasin : tels sont l'incendie, le pillage, etc.

1° *Tempête*, *naufrage*, *échouement*. — La tempête est l'agitation violente des vents. Le naufrage est l'événement par lequel un navire est submergé par l'effet de l'agitation des eaux de la mer, de l'effort des vents, de l'orage, de la foudre; il y a aussi naufrage, lorsque le navire échoué donne accès à l'eau et laisse flotter ses débris; enfin, il peut y avoir naufrage, quand le navire, ayant perdu tout son équipage, reste flottant en mer, ou que sa

carcasse est poussée à terre. Il y a échouement quand le navire passe sur un bas-fond ou sur un banc de sable où il reste engravé. On distingue l'échouement avec bris produisant une voie d'eau de l'échouement simple et sans bris.

L'assureur supporte les pertes résultant de l'échouement, soit qu'il s'agisse de remettre le navire à flot, soit qu'il y ait lieu de retirer les marchandises, par suite de l'abandon forcé du bâtiment.

L'art. 350, qui met à la charge de l'assureur les sinistres survenus par naufrage ou échouement, n'a entendu parler que de ceux qui sont causés par force majeure; il en serait autrement s'il y avait acte de baraterie, imprudence ou impéritie du capitaine (voir *infrà*, 2° *Abord. fortuit*).

Pour formuler une règle générale qui embrasse presque tous les cas de naufrage, disons que cet état existe lorsque le navire éprouvé par un sinistre ne présente plus que des débris, ou que des avaries graves le rendent innavigable, ou enfin que les frais de réparations excéderaient sa valeur. Toutefois, cette définition n'est pas absolue : ainsi, il y a naufrage, comme il a été jugé, quand le navire encore flottant, bien que désemparé, a dû être abandonne de l'équipage (Rouen, 5 mars 1856).

2° *Abordage fortuit.* — L'abordage fortuit est celui qui est causé par force majeure et sans qu'il y ait faute du capitaine abordeur. L'art. 407 § 1 dit expressément : — En cas d'abordage de navires, si l'événement a été purement fortuit, le dommage est supporté, sans répétition, par celui des navires qui l'a éprouvé.

Le cas fortuit, par exemple la violence des vents faisant heurter les navires les uns contre les autres, se présume

toujours. C'est à celui qui prétend le contraire à établir que le choc des navires ne provient pas de fortune de mer. La Cour de cassation a décidé que les juges étaient souverains appréciateurs des faits : 1° pour rechercher si les capitaines se sont conformés, dans leur conduite et dans la marche suivie par leur navire, aux arrêtés sur la navigation et aux usages constamment adoptés ; 2° pour constater qu'il n'y a ni faute, ni négligence ni imprudence à leur imputer, et que, dès lors, l'abordage est le résultat de la force majeure (Cass., 14 janv. 1851).

Il peut y avoir à la fois cas fortuit et faute; dans ce cas le capitaine abordeur supporte le dommage dans la proportion de sa faute (Havre, 12 fév. 1853).

En traitant *de la responsabilité du capitaine en cas d'abordage* (voir p. 184 et 188), nous avons déjà vu comment devait s'interpréter l'art. 407. Nous reviendrons sur ces diverses questions en traitant des *Avaries*.

L'assureur répond des dommages survenus par l'abordage fortuit.

Si les questions que soulèvent les différents cas d'abordage, de naufrage et d'échouement se résolvent facilement en droit, l'appréciation des faits est souvent difficile. Une circulaire ministérielle du 18 mai 1860 a tracé à cet égard les règles suivantes : — L'ordonnance du mois d'août 1681, liv. IX, tit. IX, art. 18, et l'ordonnance du 29 oct. 1833, art. 52, imposent aux autorités maritimes et aux autorités consulaires l'obligation de rechercher les causes des naufrages et des échouements, et d'examiner, par tous les moyens qui sont en leur pouvoir, si le sinistre ne peut pas être attribué à une intention coupable, à la négligence ou à l'impéritie. C'est assurément là un des devoirs les plus importants des commissaires de l'inscription maritime et

des consuls. Cependant, on n'apporte pas toujours dans son accomplissement toute la vigilance nécessaire; ainsi l'on se borne, la plupart du temps, à donner lecture du rapport du capitaine aux témoins de l'événement, et à leur demander s'ils en reconnaissent l'exactitude : mode de procéder dont l'effet, presque certain, est un acquiescement banal des personnes interrogées. Il faut, au contraire, que l'enquête à laquelle on se livre en pareille occurrence soit aussi approfondie que possible, qu'elle ne néglige aucun moyen d'arriver à la découverte de la vérité : — Examen du navire ou des débris par des experts assermentés; examen des papiers de bord, et notamment du journal; examen très-attentif des procès-verbaux d'avaries, interrogatoire des hommes de l'équipage et des passagers, qui ne doivent pas seulement être invités à rapporter ce qu'ils ont vu, entendu ou pensé, mais pressés de questions multipliées sur toutes les circonstances du sinistre. Il est, en effet, impossible, sans des investigations aussi complètes et aussi minutieuses, de se former une opinion motivée qui permette de prendre, à l'égard du capitaine ou de tout autre homme compromis, telle mesure que de droit.

3° *Changement forcé de route, de voyage ou de vaisseau.* — Le changement de route ou de voyage, le transbordement des marchandises d'un navire sur un autre, peuvent être nécessités par des accidents de mer; il est juste alors que l'assureur en réponde. Il en serait autrement de la déviation qui ne serait aucunement justifiée (voir *infrà*, § II. *Tous changem. volontaire de route, de voyage et de vaisseau*).

On considère comme changement forcé de route toute déviation causée par la crainte d'un naufrage, de l'ennemi, par le besoin de se procurer des vivres, de faire

radouber le navire, de laisser à terre des pestiférés, d'éviter la prise ou les dangers résultant d'un blocus.

4° *Jet à la mer.* — Le jet à la mer est le sacrifice volontaire d'une partie du navire ou de la cargaison, pour échapper à un danger imminent et en vue du salut commun. Il arrive quelquefois que, pour mieux lutter contre la tempête ou pour échapper à la poursuite d'un ennemi, le capitaine se voit obligé, pour le salut du navire, de jeter à la mer une partie de son chargement, de couper ses mâts ou d'abandonner ses ancres. Mais il ne doit recourir à de telles mesures que sur l'avis conforme des principaux de l'équipage, et même des intéressés au chargement qui peuvent se trouver à bord.

Les dommages occasionnés par l'eau qui a servi à éteindre le feu à bord sont assimilés au dommage résultant du jet à la mer (Havre, 30 déc. 1867).

Il y a également lieu d'assimiler au jet à la mer et d'admettre comme avarie commune la valeur des marchandises placées sur l'avant du navire, qui ont dû être jetées à la mer pour diminuer les effets d'une voie d'eau jusqu'à ce qu'il fût possible de procéder au déchargement (Bordeaux, 13 mai 1866).

Le dommage qui résulte du jet à la mer se répare par une contribution entre tous les intéressés ; la contribution est compensée par l'avantage d'échapper au dommage certain qui serait résulté de l'événement si le danger n'eût été conjuré par ce sacrifice. L'assureur est donc responsable de la somme ainsi payée par contribution ; mais il faut d'abord que le jet à la mer et par suite la contribution soient justifiés.

L'art. 410 du Code de commerce dispose : — « Si, par tempête ou par la chasse de l'ennemi, le capitaine se croit

obligé, pour le salut du navire, de jeter en mer une partie de son chargement, de couper ses mâts ou d'abandonner ses ancres, il prend l'avis des intéressés au chargement qui se trouvent dans le vaisseau, et des principaux de l'équipage. — S'il y a diversité d'avis, celui du capitaine et des principaux de l'équipage est suivi. »

Art. 411 : — « Les choses les moins nécessaires, les plus pesantes et de moindre prix, sont jetées les premières, et, ensuite, les marchandises du premier pont, au choix du capitaine et par l'avis des principaux de l'équipage. »

Ainsi, le capitaine doit se garder de jeter d'abord à la mer les objets indispensables au service du navire et d'un poids peu considérable, tandis qu'il peut l'alléger davantage en jetant une partie du chargement. Cette faute lourde a, pour effet, de faire distraire un pareil jet de la contribution aux avaries communes, et d'entraîner la responsabilité personnelle du capitaine (Mars., 21 fév. 1867). On doit, autant que possible, jeter d'abord les objets dont il n'y a pas de connaissement et ceux chargés sur le tillac.

Art. 412 : — « Le capitaine est tenu de rédiger par écrit la délibération, aussitôt qu'il en a les moyens. — La délibération exprime : — les motifs qui ont déterminé le jet, — les objets jetés ou endommagés. — Elle présente la signature des délibérants, ou le motif de leur refus de signer. — Elle est transcrite sur le registre. »

Art. 413 : — « Au premier port où le navire abordera, le capitaine est tenu, dans les vingt-quatre heures de son arrivée, d'affirmer les faits contenus dans la délibération transcrite sur le registre. »

Le capitaine qui n'aurait pas fait rédiger et signer la délibération, ne serait pas admis à faire la preuve du jet

consigné dans son rapport de mer (Bord., 26 août 1867). Le livre de bord doit être produit à l'appui du rapport pour qu'il y ait ouverture à contributions (Voir *suprà*, p. 166 et suiv.).

Le capitaine qui aurait été empêché par les soins qu'exigeaient la direction du navire, de faire immédiatement la transcription du rapport, ne pourrait être déclaré responsable de ce chef; il suffit, pour que la contribution puisse être exercée, que le procès-verbal soit dressé même postérieurement, encore qu'il n'aurait pas été transcrit sur le registre, s'il est constaté que le capitaine en a été empêché par l'accomplissement de devoirs plus pressants (Aix, 25 avril 1841 ; et Rouen, 2 janv. 1826).

Le procès-verbal de délibération prise pour le jet à la mer, n'est pas absolument exigé des navires au petit cabotage : il suffit que le patron en fasse la déclaration au premier port où il aborde.

Nous reviendrons plus tard sur le règlement de la contribution en cas de jet à la mer. (Voir *infrà*, chap. XI).

5° *Incendie du navire.* — La perte d'un navire, survenue par suite d'incendie, n'est à la charge des assureurs qu'autant que le sinistre est le résultat d'une fortune de mer (Douai, 1er fév. 1841). Il se présente une distinction importante : il est présumé, à moins de preuve contraire, que l'accident est dû à la fatalité, lorsque tout l'équipage a péri; mais si l'équipage a survécu au sinistre, c'est à l'assuré à prouver que le sinistre est dû à un accident de mer. Dans ce cas, l'assuré doit produire les rapports et attestations des gens de l'équipage, indiquer les circonstances qui tendent à établir la cause à laquelle il attribue le sinistre, et rendre possible la preuve contraire

que l'art. 384 du Code de commerce réserve à l'assureur.

Toutefois il peut arriver que, malgré la production de tous les éléments d'appréciation, il soit impossible de déterminer la cause du sinistre. On présume alors, en règle générale, qu'il y a fortune de mer.

Si le capitaine du navire incendié n'indique pas, dans le rapport de mer et autres documents, la cause de l'incendie, et si les circonstances connues ne permettent pas d'assigner au sinistre un cause qui n'engage pas la responsabilité du capitaine, on présume qu'il est dû à la faute ou à la malveillance du capitaine ou de l'équipage; et dans ce cas, la perte du navire et des choses assurées n'est pas à la charge des assureurs (Cass., 4 janv. 1832), à moins que la baraterie de patron n'ait été assurée.

Il a été jugé néanmoins que la garantie de la baraterie de patron n'oblige pas les assureurs à payer un sinistre provenu de la faute du capitaine ou de l'équipage, lorsque la police a été souscrite par un tiers dans l'intérêt du capitaine, et alors surtout que les assureurs ont ce dernier était le véritable bénéficiaire du contrat.

Lorsque le capitaine a mis lui-même le feu à son navire pour empêcher qu'il ne tombât au pouvoir de l'ennemi, ou s'il a obéi ainsi à un ordre supérieur par suite d'une contagion pernicieuse et invétérée qui se serait déclarée à bord, la perte doit être supportée par les assureurs. Il en serait autrement si le capitaine avait pu sauver le navire sans l'incendier volontairement.

Si le capitaine a perdu ses effets personnels dans l'incendie, et qu'il en réclame la valeur à l'assureur, c'est à celui-ci qu'incombe la preuve de la faute ou de la négligence du capitaine, parce que, vis-à-vis de lui,

le capitaine reste un assuré (Bord., 28 mars 1866).

Dans un cas spécial, il a été jugé que l'incendie arrivé par la faute du capitaine qui, ayant reconnu des symptômes de feu à bord, n'en a pas moins continué de naviguer, bien qu'il se trouvât dans des parages où il pût relâcher et demander secours, ne constitue pas une fortune de mer à la charge des assureurs, à moins qu'il n'y ait assurance de la baraterie.

6° *Prise du navire.* — La prise est l'arrestation faite en mer d'un bâtiment, pour le compte et sous l'autorité d'une puissance belligérante, dans le dessein de se l'approprier. La prise est faite, soit par corsaire ayant commission du souverain d'une puissance ennemie, soit par les vaisseaux de ce souverain.

La prise est une fortune de mer à la charge des assureurs, sans qu'il y ait lieu de distinguer si elle est juste ou injuste, c'est-à-dire si elle a été faite par des ennemis et conformément aux lois de la guerre, ou si elle l'a été au contraire par des neutres ou même des alliés. Toutefois les assureurs seraient déchargés de toute responsabilité, si le capitaine avait pu éviter, soit la rencontre de l'ennemi, soit le combat, ou s'il ne s'était pas suffisamment défendu, alors qu'il le pouvait. Cependant, la destruction par l'ennemi d'un navire abandonné pendant une tempête, est considérée comme fait de guerre, lorsque la crainte d'un ennemi supérieur en forces a causé l'abandon.

La jurisprudence ne paraît pas bien fixée sur les principes suivant lesquels se détermine la responsabilité des assureurs, en cas de prise. D'après Valin, l'assureur qui n'a pas pris à sa charge les faits de baraterie de patron, ne répond pas des suites d'un combat téméraire, livré

par le capitaine d'un vaisseau marchand contre un navire armé en guerre ou en corsaire. Roccus et Emérigon décident de même, s'il est établi que le capitaine pouvait éviter la poursuite du corsaire. La question est moins douteuse, si le contrat d'assurance portant que le navire naviguera sous convoi, le navire est pris, après s'être séparé de son escorte, sans motif légitime.

Pour qu'il y ait prise, il n'est pas nécessaire qu'il y ait confiscation : il suffit que le navire ait été détourné de sa route et empêché de se rendre à son port de reste. — Ainsi jugé par le tribunal de Marseille, le 19 septembre 1825, confirmant la jurisprudence de la cour d'Aix. Emérigon a critiqué cette doctrine, en soutenant que le navire venant à échapper à la prise par rançon, rescousse ou autrement, il n'y avait là contre l'assureur qu'une action d'avarie et non une action en délaissement.

Il est admis que les assureurs cessent d'être responsables si les marchandises ont été débarquées, ce qui met fin au voyage et par suite aux risques, ou si, pendant le cours du voyage, elles ont été mises à terre, même par ordre de l'autorité supérieure; car dans ces divers cas, il n'y a plus qu'un risque terrestre et non plus fortune de mer.

7° *Pillage du navire.* — Le pillage s'entend de toutes les déprédations commises sur mer, soit par des pirates, soit par des forbans de pire espèce. L'assureur en répond, s'il n'y a convention contraire. L'assureur répond du pillage, même si les effets assurés ont été jetés à à la mer et portés à la côte par les flots et qu'ils y soient devenus la proie des pillards; il en est de même si les marchandises débarquées à la suite de naufrage ou d'avaries, ont été pillées. En effet, dans ce dernier cas, le risque a réelle-

ment pour cause une fortune de mer, puisque c'est le naufrage qui a nécessité le débarquement.

8° *Arrêt par ordre de puissance.* — L'arrêt par ordre de puissance ou arrêt de prince est l'acte par lequel un gouvernement prohibe, par mesure de sûreté publique, la sortie des navires qui se trouvent dans les ports de sa domination ; l'arrêt de prince peut aussi avoir lieu en rade et même en pleine mer ; il diffère de la prise en ce que celle-ci est un acte de dépossession ; tandis que l'arrêt n'attente pas à la propriété, et qu'il conserve au capitaine le commandement de son navire. L'arrêt de prince présente, en outre, les caractères suivants : il est exercé, même en temps de paix et sur des navires amis, tandis que la prise est un acte d'hostilité contre des navires ennemis ; enfin, l'arrêt de prince a seulement pour objet d'user du navire et de sa cargaison, pour cause d'utilité générale, et à charge d'indemnité.

Aux termes de l'art. 300 *in fine* du Code de commerce, la nourriture et le loyer de l'équipage, pendant la détention du navire, sont réputés avaries.

Cependant l'arrêt de prince produit d'autres conséquences relativement à la prime d'assurance : si l'assurance est faite pour un certain voyage, il n'y a pas lieu à augmentation de prime, le retard provenant de force majeure. Si la prime est payable au mois, elle continue à être due pendant la détention du navire, parce que l'assureur continue à répondre des risques de mer, même pendant cette détention.

Si la prime a été stipulée pour un temps limité, l'assurance cesse de plein droit par l'expiration de ce temps, l'assureur restant chargé des risques pendant ce même temps.

Nous renvoyons, au surplus, à ce que nous disons sur le même sujet, au chapitre VIII. (Voir § II, 1° *Prise du navire et arrêt*, etc.)

9° *Déclaration de guerre et représailles.* — Les événements qui sont la conséquence de la déclaration de guerre, embrassent le blocus, la prise, la course, la contrebande de guerre, le droit de visite.

Il y a cette différence entre la déclaration de guerre et les représailles que les représailles ont lieu de la part d'une puissance attaquée, en réponse à des hostilités dont elle a souffert.

Les dommages résultant de la déclaration de guerre ou des représailles sont à la charge des assureurs, sauf convention contraire.

Il a été jugé que les dépenses faites par le capitaine pour obtenir le relaxe du navire arrêté par une puissance étrangère, sous le prétexte de violation de blocus, sont à la charge des assureurs; il en est de même des sommes payées aux juges étrangers, afin d'obtenir d'eux une sentence favorable (Cass., 2 août 1827).

L'assureur doit l'indemnité à l'assuré qui, par suite d'un blocus, est forcé de retourner au point de départ, à raison de la dépréciation subie par les marchandises, et cela bien qu'il n'y ait pas eu d'avaries matérielles (Paris, 7 mai 1839).

L'assureur est également tenu d'indemniser l'assuré de pertes causées par le retard du départ du lieu de chargement, lorsque ce retard est motivé, par suite de l'état de de guerre entre deux États, par la crainte d'être capturé en mer, et lorsque le voyage n'est pas définitivement rompu, le capitaine ayant reçu de l'un des belligérants

l'autorisation de se rendre au lieu de sa destination (Bruxelles, 27 mars 1857).

L'assurance contre tous risques de guerre oblige l'assureur, en cas de retour forcé du navire pour cause de blocus du port de destination, à indemniser l'assuré de la dépréciation que les marchandises ont soufferte, par suite de la différence du cours, quoique aucune avarie ne soit survenue, et à lui rembourser le fret acquitté (Paris, 7 mai 1839).

La course, tient à la fois de la guerre et de la piraterie ; elle consiste dans l'autorisation donnée à des particuliers d'armer des navires en guerre, afin de courir sus aux bâtiments naviguant sous pavillon ennemi, et surtout aux bâtiments marchands. Le droit naturel réclamait l'abolition de la course; aussi le nouveau Droit des gens repousse-t-il ce moyen de guerroyer comme un vestige de l'ancienne barbarie. Une déclaration solennelle du 15 avril 1856 a proclamé l'abolition de la course; les diverses puissances des deux mondes y ont adhéré successivement, à l'exception des États suivants : l'Espagne, le Mexique et les États-Unis. L'Espagne et le Mexique n'ont fait des réserves que sur le droit d'armer des corsaires, et ont donné leur adhésion aux autres articles de la déclaration. Les États-Unis posaient pour condition de leur acceptation l'introduction d'une clause relative à l'inviolabilité de la propriété privée sur mer.

10° *Révolte en mer.* — La révolte en mer des émigrants et le refus de se rembarquer constituent une fortune de mer à la charge des assureurs qui auraient assuré le prix du passage et des vivres. On peut appliquer ici les règles particulières que nous examinerons dans le paragraphe suivant sur le vice propre des marchandises; il en serait

autrement si l'assurance portait sur les passagers mêmes (Bruxelles, 23 mars 1861). Enfin, si l'assurance portait, tant sur les passagers mêmes que sur la baraterie de patron, l'assureur serait responsable, de ce chef, des conséquences de l'imprévoyance ou de défaut de courage et d'énergie du capitaine; il devrait, par suite, tenir compte des frais de relâche, changement d'équipage, etc.

11° *Dommages causés par certains animaux ou insectes nuisibles.* — On a posé la question de savoir si l'attrait que présentent les marchandises d'une certaine nature à la voracité des rats qui peuvent se trouver dans le navire, ou de certains insectes, constituent un vice propre de la chose dont l'assureur est déchargé, ou si le dommage est censé résultant de la fortune de mer. La jurisprudence admet, à cet égard, la responsabilité de l'assureur (Paris, 21 déc. 1843).

12° *Dépenses nécessités par l'intérêt de la conservation de la chose assurée.* — L'art. 397 du Code de commerce met les dépenses de cette nature à la charge des assureurs; il est ainsi conçu: — « Toutes dépenses extraordinaires faites pour le navire et les marchandises, conjointement ou séparément. — Tout dommage qui arrive au navire et aux marchandises, depuis leur chargement et départ jusqu'à leur retour et déchargement, sont réputés avaries. »

Ces dépenses doivent être complétement imprévues; il faut aussi qu'elles soient la conséquence de la fortune de mer, et qu'elles soient parfaitement justifiées par l'intérêt de la conservation des effets assurés.

La vente du chargement, après relâche forcée, pour payer les dépenses et réparations, doit être considérée comme le résultat d'une fortune de mer, parce qu'elle est

la conséquence de la relâche et qu'elle s'identifie avec elle. Par suite, le dommage résultant de cette vente est à la charge des assureurs, qui sont obligés de payer, d'après l'estimation de la police, le prix des marchandises vendues (Voir *infrà*, chap. XI).

§ 2. — Des risques non garantis par l'assureur, et de ceux que le contrat peut mettre ou non à sa charge.

Les art. 351 à 354 du Code de commerce énumèrent les risques qui, à moins de conventions contraires, ne sont pas à la charge de l'assureur. A cette nomenclature il convient d'ajouter les risques mis par la loi à la charge de l'assureur, mais dont celui-ci est affranchi par une clause spéciale.

1° *Des franchises.* — Les clauses de franchises sont totales ou partielles, selon qu'elles ont pour objet d'exonérer l'assureur de la totalité du dommage ou seulement d'une quotité.

La franchise totale s'exprime par la formule *franc d'avaries*.

La franchise partielle dont nous parlerons d'abord, se déduit toujours du montant du dommage. La loi a elle-même établi, par l'art. 408 du Code de commerce, une franchise partielle pour les avaries de peu d'importance. Ainsi une action en avaries n'est pas recevable, si l'avarie commune n'excède pas un pour cent de la valeur cumulée du navire et des marchandises, et si l'avarie particulière n'excède pas aussi un pour cent de la valeur de la chose endommagée. (Voir *infrà* chap. X, *Des avaries*).

Mais cette disposition peut être restreinte ou étendue par la convention. Ainsi la plupart des polices stipulent

une franchise dont la quotité, généralement plus élevée que celle de l'art. 408, varie suivant les usages des places de commerce; elle s'élève de 3 à 15 pour 100; et au-dessus de ce taux, on n'admet guère que des franchises totales.

Les polices d'assurance stipulent généralement le règlement séparé, indépendant et sans cumulation, des avaries communes et des avaries simples.

Relativement aux avaries communes, nous trouvons les règlements suivants :

Police de Paris, art. 14 :

Les avaries grosses se règlent, indépendamment des avaries particulières, sans aucune cumulation, et sont remboursées sous la retenue d'un pour cent de la valeur assurée, pour les voyages de long cours, et de deux pour cent, pour ceux de grand et petit cabotage.

Police de Bordeaux, art. 15 :

Les avaries grosses sont remboursées sous la retenue d'un pour cent de la valeur assurée; elles se règlent indépendamment des avaries particulières et sans aucune cumulation.

Police du Havre, art. 5 :

Les avaries grosses et particulières sont toujours réglées séparément; et en ce qui concerne les corps de navires, les règlements d'avaries se feront séparément pour chaque voyage d'aller ou de retour.

Polices de Marseille et de Cette, art. 15 :

Dans les cas d'avaries grosses ou communes, les assureurs ne paient que l'excédant d'un pour cent de la somme assurée sur les monnaies et matières d'or ou d'argent, et de trois pour cent sur tous autres objets. Néanmoins ils ne paient que l'excédant de

dix pour cent sur corps et cargaison des navires grecs, russes et ottomans venant des échelles du Levant et des mers Noire et d'Azoff.

Police de Nantes, art. 17 :

Il ne sera remboursé pour avaries grosses ou communes que l'excédant de trois pour cent sur l'estimation donnée par la police à l'objet assuré. Dans les cas qui donneront à la fois lieu à un règlement d'avaries grosses et d'avaries particulières, la franchise sur avaries grosses sera réduite à un pour cent.

Police de Rouen, art. 10 :

Dans le cas d'avaries grosses ou communes, nous ne vous paierons pas que l'excédant d'un pour cent sur marchandises. Sur corps de navires, la retenue sera d'un pour cent, pour les voyages de long cours, et de trois pour cent, pour les voyages de grand et de petit cabotage.

La police de Dunkerque, art. 5, stipule que les avaries communes, soit sur corps, soit sur marchandises, se rembourseront moyennant une retenue de trois pour cent sur la valeur assurée.

Même stipulation dans la police de Bayonne, art. 12.

Relativement aux avaries simples, les polices de Paris, de Bordeaux, de Marseille, de Nantes, du Havre, de Rouen et de Bayonne stipulent qu'il ne sera remboursé, en cas d'avaries particulières sur corps, que l'excédant de trois pour cent de la valeur assurée.

Relativement aux avaries simples sur marchandises, les polices de Paris, art. 20; de Bordeaux, art. 21; et de Nantes, art. 15, portent :

Sont francs d'avaries particulières : les fruits verts et secs, fromages, sels, salaisons, pommes de terre, noir animal, viandes sèches dites *tasajo*, animaux, vivres de bord, conserves alimentaires plantes, rotins, chaux, allumettes chimiques, parfumeries, fleurs

artificielles, coiffures de femmes, tableaux, cuirs formant tapissière, natron, poudres, plumes et duvets, chiffons, tourteaux, guano et autres objets fragiles ou sujets à la rouille ou oxydation, ainsi que les laines, sparteries, pailles et foins chargés sur le tillac.

Police du Havre, art. 8 :

Sont francs d'avaries corporelles et ne peuvent donner lieu à l'abandon, s'il n'y a échouement ou abordage, les animaux, allumettes chimiques, glaces, faïences, porcelaines, liquides en bouteilles, verreries et verroteries, sels, fruits verts et secs, fromages, parfumeries, plumes et duvets, vivres de bord, sucres en pains, en vrac, plantes, rotins, poudres, instruments de musique, et toutes les marchandises fragiles ou sujettes à la rouille ou à l'oxydation ; en cas d'abordage ou d'échouement avec bris, nous paierons l'excédant de quinze pour cent de la valeur assurée.

Police de Rouen, art. 11, et de Bayonne, art, 9 :

Sont francs d'avaries particulières, hors les cas d'abordage ou d'échouement, les glaces, les verreries, les liquides en bouteilles, les porcelaines et autres marchandises fragiles et sujettes à la casse. Nous, assureurs, en répondons dans les deux cas ci-dessus seulement, et la retenue sera de quinze pour cent.

Police de Dunkerque, art. 10 :

Sont francs d'avaries particulières matérielles, les sels les fromages, etc. ainsi que les assurances sur lettres de grosse. Cependant, en cas d'abordage ou d'échouement avec bris, les avaries particulières matérielles sur ces objets sont payées sous déduction de vingt-cinq pour cent de la valeur assurée.

Après avoir énoncé les objets francs d'avaries particulières, les polices indiquent, dans un tableau spécial, le taux de la franchise applicable à chaque espèce de marchandises. Ce tableau se divise habituellement en quatre catégories ; il fixe une retenue de trois pour cent de la va-

leur assurée sur la première catégorie, de cinq pour cent sur la seconde, de dix pour cent sur la troisième, et de quinze pour cent sur la quatrième.

En outre, les polices de Paris, de Bordeaux et de Rouen fixent à cinq pour cent la quotité de franchise sur marchandises non désignées dans le tableau. Les polices de Marseille, de Cette, du Havre et de Nantes stipulent que les objets non cotés dans le tableau jouissent de la franchise de ceux avec lesquels ils ont le plus d'analogie ou de rapport.

Nous avons déjà vu que le coulage ordinaire des liquides est une sorte de déperdition due au vice propre de la chose, et dont l'assureur ne répond pas en droit commun. Mais on sait aussi que l'agitation de la mer peut produire un coulage extraordinaire; de là l'introduction dans les polices de la clause de *franchise de coulage*.

On s'est demandé si la clause *franc de coulage* pour les liquides équivalait à la clause *franc d'avarie*. « L'usage, à cet égard, dit M. Frignet, a distingué deux cas. Lorsque la clause *franc de coulage* se joint à la clause *franc d'avarie*, on admet que les effets de l'une et de l'autre sont indépendants. Ainsi, lorsqu'une police d'assurances relative à des huiles contient à la fois, en faveur des assureurs, la clause de tant pour cent et la clause du coulage, s'il est établi que les huiles n'ont éprouvé durant le voyage aucune détérioration matérielle, mais seulement un coulage, les assureurs ne sont pas tenus, la clause de franchise ne s'appliquant qu'à une détérioration par cas fortuit (Mars., 9 mars 1829). Dans toutes les autres circonstances, elle est considérée comme l'équivalent de la clause franc d'avarie. » (Frignet, *Traité des avaries*, t. II, n° 693).

Les polices de Paris, art. 20, de Bordeaux et de Cette, art. 21, portent :

La franchise de dix pour cent pour les liquides en futailles est indépendante de la franchise du coulage ordinaire, laquelle est fixée à deux pour cent pour le petit cabotage ; à quatre pour cent pour le grand cabotage, et à dix pour cent pour le long cours.

Police du Havre, art. 8 :

La franchise de dix pour cent pour les liquides est indépendante du coulage ordinaire, fixé dès à présent à deux pour cent pour les voyages du petit cabotage, à quatre pour cent pour le grand cabotage, à dix pour cent pour les voyages de long cours en deçà des caps Horn et de Bonne-Espérance, et à quinze pour cent pour les voyages au delà de ces caps.

Police de Marseille, art. 20 :

Les assureurs ne sont pas garants du coulage sur les liquides, y compris les mélasses, non plus que de la mort des animaux ; néanmoins les avaries sur ces articles seront payées par les assureurs sous une retenue de vingt pour cent, dans les cas qui donnent ouverture au délaissement.

Police de Nantes, art. 15 :

Hors le cas de naufrage ou d'échouement avec bris, l'assurance n'a lieu que franc de coulage, sur les liquides et autres marchandises sujettes au coulage ; s'il y a naufrage ou échouement avec bris, les assureurs paieront seulement le coulage extraordinaire, sous la déduction du coulage ordinaire qui demeure fixé à cinq pour cent, pour les voyages de grand et de petit cabotage, à dix pour cent pour les voyages de long cours, et à quinze pour cent, pour les voyages des caps Horn et de Bonne-Espérance.

Police de Rouen, art. 8 :

Le coulage ordinaire sur les liquides n'est point à notre charge, et est fixé à deux pour cent.

Police de Bayonne, art. 9 :

Nous sommes exempts du coulage des liquides en fûts, hors le cas d'abordage ou d'échouement. Dans l'un et l'autre de ces cas, nous ne paierons que le coulage extraordinaire, le coulage ordinaire étant fixé dès à présent à cinq pour cent, pour les voyages de grand et petit cabotage; à dix pour cent pour les voyages de long cours en deçà des caps Horn et de Bonne-Espérance; et à quinze pour cent, pour les voyages au delà des dits caps.

Police de Dunkerque, art. 9 :

Les avaries particulières matérielles sur liquides en futailles ou autres marchandises en futailles qui sont sujettes au coulage, sont remboursées dans la retenue de dix pour cent de la valeur assurée, et sans aucun égard au coulage de route.

Aux termes des polices de Paris, de Bordeaux et de Marseille, les franchises stipulées pour avaries particulières sur marchandises ne sont prélevées qu'en cas d'avaries matérielles. Mais quant aux avaries non matérielles, c'est-à-dire consistant en dépenses imprévues faites pour le voyage ou en contributions à la réparation d'avaries communes, elles sont couvertes par l'assurance, sous déduction d'un pour cent de la somme assurée, suivant la loi.

La police du Hâvre contient, à cet égard, la clause suivante, dans son art. 3 :

Les avaries particulières sur marchandises ne provenant que de frais et toutes avaries grosses seront remboursées pour les voyages de long cours sous la retenue d'un pour cent, et de deux pour cent pour les voyages au petit et au grand cabotage sur les valeurs assurées.

Police de Rouen, art. 9 :

Les avaries ne provenant que de frais seront remboursées sous la retenue d'un pour cent, lesquelles avaries, avec celles par-

ticulières, le cas échéant, seront cumulées, et la retenue sera prise sur ces dernières seulement.

Quant aux effets de la franchise d'avaries, l'art. 409 du Code de commerce dispose : — « La clause *franc d'avaries* affranchit les assureurs de toutes avaries, soit communes, soit particulières, excepté dans les cas qui donnent ouverture au délaissement, et dans ce cas, les assurés ont l'option entre le délaissement et l'exercice d'action d'avarie. »

La clause *franc d'avaries* affranchit, comme on le voit, les assureurs de toutes avaries, excepté du sinistre majeur ou perte totale donnant lieu à l'abandon; et même s'il y a sinistre majeur, l'assureur peut, à son choix, faire le délaissement ou exercer l'action d'avarie qui le rend également indemne de la perte (Voir chap. XI).

Dans les contrats d'assurance sur corps, on introduit souvent la clause *franc de carène et de doublage, sauf le cas d'échouement et d'abordage*. Par cette clause, les assureurs sont déchargés des avaries qui concernent la carène et le doublage; mais en cas de perte totale ou de dommage excédant les trois quarts de la valeur originaire du navire (art. 369 du Code de comm.), l'assuré a l'option entre le délaissement et l'action d'avarie; et il n'y a pas lieu de distinguer si les réparations portent sur la carène et le doublage ou sur d'autres parties du navire. L'assuré a encore le droit d'option si le capitaine, se trouvant dans un port de relâche, ne peut se procurer les fonds nécessaires pour réparer le navire; c'est là un cas d'innavigabilité relative et d'abandon (Bord., 18 nov. 1857).

Il a été jugé que le capitaine n'est pas obligé de vendre sa cargaison pour payer les réparations, s'il croit cette mesure nuisible aux intérêts qu'il doit sauvegarder; il est

seul juge de son utilité. L'art. 234 du Code de commerce donne cette faculté au capitaine; mais il ne crée pas pour lui une obligation (Rennes, 30 juillet 1857).

La clause *franc de carène et de doublage* ne peut être sainement interprétée que si l'on se rend compte de son origine; car elle a été mise en usage, non pour affranchir absolument les assureurs de tout sinistre résultant d'avaries survenues à la carène et au doublage, par suite d'accidents graves, mais pour prévenir un abus souvent signalé. Ainsi, dans certains ports de l'Inde, les capitaines, sous le prétexte d'avaries générales souvent peu justifiées, faisaient appliquer à leurs navires des doublages neufs pour remplacer un doublage encore suffisant. Les assureurs ont alors entendu se prémunir contre cette fraude; mais d'un autre côté, l'assuré n'a pu entendre la renonciation entière à une garantie qui lui est nécessaire. Ainsi, les sinistres produits par des événements majeurs, tels que la tempête et le naufrage, et atteignant la carène et le doublage, sont évidemment, dans l'intention des parties, à la charge des assureurs; car ce sont là des effets qui se produisent aussi bien sur un navire neuf que sur un navire déjà vieux (Nantes, 23 mai 1857).

2° *Changements volontaires de route, de voyage ou de vaisseau.* — Le changement volontaire de route, de voyage ou de navire annule le contrat, sans qu'il y ait à rechercher si ce changement a pu aggraver ou diminuer les risques. Si la police ne désigne pas la route, le navire doit suivre celle qui est habituelle, car l'assureur est censé n'avoir voulu se charger que des risques ordinaires qui sont seuls prévus.

L'art. 351 dispose : — « Tout changement de route, de voyage ou de vaisseau, et toutes pertes et dommages pro-

venant du fait de l'assuré, ne sont point à la charge de l'assureur ; et même la prime lui est acquise, s'il a commencé à courir les risques. »

L'art. 564 dit encore : — « L'assureur est déchargé des risques, et la prime lui est acquise, si l'assuré envoie le vaisseau en un lieu plus éloigné que celui qui est désigné par le contrat, quoique sur la même route. — L'assurance a son entier effet, si le voyage est raccourci. »

Les art. 351 et 364 sont sans application au cas où la déviation de route est le résultat d'une fortune de mer. (Voir *suprà*, § I, *Changem. forcé de route, de voyage ou de vaisseau*, p. 736).

Il y a changement de route et de voyage, quand le navire s'éloigne de sa destination fixée par la police. La déviation produit alors l'annulation de l'assurance ; et cela, lors même que le navire reviendrait plus tard sain et sauf sur la route dont il n'aurait pas dû s'écarter. Le contrat ne reprendrait effet que par le consentement respectif des parties.

Si, pendant le voyage d'aller, l'assuré contracte une nouvelle assurance pour le retour, avec indication du lieu de destination comme point de départ du voyage de retour, et avec faculté de faire escale, le navire peut, en raccourcissant le voyage, faire commencer le voyage de retour d'un des ports d'escale, et non du lieu indiqué comme point de départ ; il n'y a point là une déviation (Bord., 29 janv. 1833).

Si l'assuré a le droit de faire échelle, moyennant une augmentation de prime, cette clause ne lui donne la faculté que de s'arrêter aux ports situés sur son passage et désignés par la police ; mais il ne lui est pas permis de rétrograder ou d'aller à droite et à gauche, et notamment

de pénétrer dans l'intérieur des terres (Paris, 9 mars 1841).

La déviation de la route exonère l'assureur de la garantie des avaries ; mais, lors même que les expéditions indiquent une destination autre que celle portée sur la police, cette garantie subsiste si les avaries surviennent avant la déviation (Paris, 16 août 1837). On cite un arrêt contraire de la cour de Bordeaux (3 fév. 1829). Il arrive souvent qu'au cabotage les expéditions indiquent comme lieu de destination un port de la route qui, aux termes de la police, n'est qu'un port d'échelle ; mais cette différence entre le voyage énoncé et le voyage assuré ne constitue pas un changement de destination.

Si la police porte que l'assuré pourra faire des voyages intermédiaires avant son départ pour le lieu indiqué comme terme du voyage, cette clause n'interdit pas à l'assuré d'entreprendre d'abord tel voyage intermédiaire qu'il veut, lors même qu'il serait plus long que le voyage principal (Mars., 24 nov. 1830).

On a vu une aggravation de risques, assimilée au changement de route, dans le fait suivant : Un baleinier assuré pour une expédition, transborde, en cours de voyage, tout ou partie de sa pêche, et la prolonge pour remplacer les produits expédiés. L'assureur est alors déchargé et la prime lui est acquise (Rouen, 37 juillet 1853).

L'assuré sur pacotilles, qui voyage sur un navire ayant le droit de faire échelle, ne peut, à moins de conventions expresses, vendre ses marchandises aux différents ports d'échelle et les remplacer par d'autres ; car la garantie ne lui est due que pour les marchandises transportées du lieu du dépôt au port de destination.

3° *Déchets, diminutions et pertes qui arrivent par le vice propre de la chose.* — Les dispositions qui régissent cette

matière sont contenues dans les art. 352 et 355 du Code de commerce.

Art. 352 : — « Les déchets, diminutions et pertes qui arrivent par le vice propre de la chose, et le dommage causé par le fait et faute des propriétaires, affréteurs ou chargeurs, ne sont pas à la charge des assureurs. »

Art. 355. — « Il sera fait désignation, dans la police, des marchandises sujettes, par leur nature, à détérioration particulière ou diminution, comme blés ou sels, ou marchandises susceptibles de coulage; sinon les assureurs ne répondront point des dommages ou pertes qui pourraient arriver à ces mêmes denrées, si ce n'est, toutefois, que l'assuré eût ignoré la nature du chargement lors de la signature de la police. »

Les risques de cette nature ne peuvent faire l'objet du contrat d'assurance maritime, puisqu'ils ne se rattachent ni directement, ni indirectement à la fortune de mer. Il n'y a pas à considérer ici si la détérioration n'est pas augmentée par la durée du voyage ou par une température contraire ; il suffit qu'elle provienne de la nature de la chose, pour que les assureurs n'en répondent pas. Cependant, si la chose sujette à se détériorer par son vice propre subit des événements de mer qui aggravent cet état naturel, les assureurs répondent du dommage (Aix, 16 juin 1840; Bord., 5 fév. 1866). Le contact de l'eau de mer a fond de cale, pendant le mauvais temps, ne serait pas considéré comme un événement de mer, et la chose qui s'en trouverait altérée, serait endommagée par son vice propre (Paris, 30 mai 1864). Cependant nous trouvons plusieurs arrêts contraires (Paris, 21 juillet 1848; Mars., 13 août 1849; Havre, 12 janv. 1867). Toutefois, il a été

jugé, que si la détérioration survenait dans ces conditions, pendant que le navire serait retenu en réparation ou en relâche forcée, l'assureur répondrait du dommage ; il en serait de même si les marchandises avaient été déposées à terre et emmagasinées pendant les réparations (Bord., 12 fév. 1866).

Lorsqu'il y a doute ou incertitude sur la cause de la détérioration éprouvée par les marchandises susceptibles, par leur nature, de se détériorer, la présomption de vice propre est-elle en faveur de l'assureur, et est-ce à l'assuré de prouver que la perte provient de fortune de mer et non de la nature même de la chose? L'affirmative a été jugée par la cour de Rouen (9 fév. 1847). Néanmoins, cette décision ne pourrait pas être admise si le connaissement justifiait le bon état de la marchandise, et s'il était survenu des événements de mer qui détruisissent la présomption de vice propre.

On considère comme provenant de vice propre le dommage qui résulte d'un mauvais mode de chargement (Anvers, 11 mars 1856), ou d'un défaut de cartonnage ou d'emballage (Havre, 3 août 1866).

On peut découvrir, dans l'appréciation de l'avarie, une cause mixte : le vice propre et la fortune de mer; le juge déduit, dans ce cas, la quotité du dommage afférent au vice propre.

Le coulage auquel des marchandises sont sujettes par leur nature, est un vice propre. Mais si un coulage extraordinaire était le résultat d'événements de mer, qui auraient dégradé les tonneaux, l'assureur en serait responsable. Il en serait autrement si le coulage provenait d'une faute du patron, tel que le mauvais arrimage, à moins que le contrat ne garantît expressément la baraterie de patron.

Dans le cas même où l'assureur répond du coulage extraordinaire, il convient de déduire le coulage ordinaire résultant de la nature de la marchandise du coulage extraordinaire.

La clause *franc de coulage*, stipulée dans une assurance de liquides, s'interprète autrement que la clause *franc d'avaries*, et elle s'entend non-seulement du coulage provenant, soit du vice des futailles, soit du vice propre, mais encore du coulage résultant d'un événement de mer et de force majeure (Aix, 23 nov. 1818 et 14 mars 1823; Mars., 5 mars 1818).

La police d'assurance peut contenir la clause complexe de franchise d'avaries de tant pour cent et de franchise de coulage des liquides. Dans une assurance de ce genre, relative à des huiles, il a été décidé que les huiles ayant subi un coulage extraordinaire, sans détérioration de la marchandise, l'assureur était déchargé de toute responsabilité, quelle que fût la cause du coulage (Mars., 9 mars 1829).

Le dépérissement de la chose assurée par usage ou vétusté, n'est jamais à la charge de l'assureur.

Le contrat d'assurance peut, par une clause spéciale, mettre à la charge de l'assureur même, le dommage résultant du vice propre; on l'exprime généralement dans la police par ces mots : *en quoi que le tout consiste ou puisse consister*. C'est là une assurance spéciale qui ne participe point du caractère de l'assurance maritime puisque le dommage ne provient pas d'un événement de mer.

Il a été jugé que le propriétaire des marchandises ramenées au port d'embarquement par un événement de force majeure, qui les réexpédie sans avoir fait constater

la dépréciation qu'elles ont pu subir, est déchu du droit de réclamer de l'assureur une indemnité (Paris, 27 nov. 1847.

4° *Perte du navire par son vice propre.* — Le navire déclaré innavigable par son vice propre n'est pas susceptible d'être assuré; il est en état d'innavigabilité, lorsqu'il est trop vieux, ou trop mal armé ou équipé pour naviguer; c'est déjà une faute grave que de lui faire tenir la mer : on assure contre des risques, mais non contre un péril inévitable.

Mais le navire peut subir par le vice propre des dommages de diverses natures, et l'assureur ne saurait en répondre. Telle est la détérioration, par l'usage quotidien, du navire et de ses accessoires, soit la rupture d'un câble par suite du frottement, soit la perte d'un ancre causée par la rupture d'une chaîne usée, soit l'usure des voiles. Mais si la violence des vents rompt un câble, emporte une voile ou une vergue, il y a là un dommage dont répond l'assureur.

Lorsque le navire vient à périr, les juges décident souverainement, d'après les éléments de la cause, si le navire a péri par son vice propre ou par fortune de mer. L'assuré doit d'abord justifier que le navire était en bon état au moment de son départ; et cette justification faite, on présume contre l'assureur, à moins de preuve contraire, que le sinistre doit être attribué à la fortune de mer (Cass., 29 juin 1836).

Le bon état du navire, au moment du départ, est attesté par des certificats de visite. Toutefois ces certificats établissant une simple présomption, perdent de leur autorité quand il s'agit d'un vice caché qui a pu échapper à l'attention des experts visiteurs; par exemple, si les

membrures n'étant pas à découvert, les visiteurs n'auraient pu en vérifier l'état qu'en faisant enlever une partie du bordage et du vaigrage. En conséquence, si, à l'arrivée, on trouve la membrure du navire dans un état de pourriture qui ne peut s'expliquer par les accidents de la navigation, et qui, étant moins avancé au départ, a pu échapper aux visiteurs, cette détérioration est considérée comme un vice propre (Bord., 3 juillet 1859 ; Aix, 2 mars 1865).

Quels sont les effets de l'absence de certificat de visite? Tandis que le certificat de visite fait présumer le bon état de navigabilité, son absence fait présumer, au contraire, que le navire a un vice propre et que le capitaine a voulu échapper à sa constatation. Mais cette présomption contre l'assuré est détruite par la preuve contraire, et notamment par un rapport de mer dont la régularité et la vérité ne sont pas contestables.

Les navires étrangers que la loi de leur pays n'astreint pas aux formalités de la visite, n'y sont pas soumis, bien que la police ait été souscrite en France, car il s'agit là d'une disposition qui n'est applicable qu'aux régnicoles : les obligations des capitaines étrangers sont déterminées par la loi de leur nation et non par celles du territoire où ils abordent temporairement (Cass., 11 fév. 1862).

La non-inscription d'un navire au registre du *Bureau-Veritas* n'équivaut pas à l'absence d'un certificat de visite, et n'élève pas de fin de non-recevoir contre l'assuré, l'inscription au registre du *Veritas* étant facultative. Il en serait autrement, comme nous l'avons déjà vu, si l'assuré laissait ignorer aux assureurs le refus de cote de la part du *Veritas :* il y aurait là une réticence qui annulerait le contrat.

La détérioration du navire peut avoir une cause mixte, c'est-à-dire être attribuée à la fois à la fortune de mer et au vice propre. On nomme alors des experts chargés de faire la part de chacune de ces causes de dommage ; les experts estiment le montant des dommages à la charge des assureurs, s'il y a avaries, et ils déterminent si les trois quarts de la valeur de la chose assurée étant atteints, il y a lieu à délaissement.

La voie d'eau qui se déclare après la visite régulière, même après une courte traversée, ne peut entraîner la présomption d'un vice propre, lors même qu'on n'aurait signalé aucun événement grave ; tout au contraire, la présomption favorable à l'assuré, telle qu'elle résulte du certificat de visite, subsiste entière (Aix, 10 fév. 1864 ; Paris, 18 fév. 1865; Havre, 26 juin 1865 ; Nantes, 23 août 1865). On cite cependant un arrêt contraire de la cour d'Aix (23 déc. 1857). Il en serait autrement si la voie d'eau avait été reconnue et non réparée, antérieurement au certificat de visite qui ne l'aurait pas constatée (Rouen, 15 juin 1866).

On cite un cas dans lequel l'assureur ne pourrait exciper du défaut de certificat de visite pour invoquer la présomption d'innavigabilité. C'est ce qui arrive lorsque, sur les avis et sous la direction des assureurs ayant tous pouvoirs à cet effet, le navire a été réparé et remis en bon état. L'assureur ne serait pas fondé davantage à exciper de l'innavigabilité du bâtiment, si, connaissant la vétusté du navire, il avait cependant consenti à l'assurer, moyennant une prime plus forte (Paris, 22 déc. 1865 ; Aix, mars 1857, tribun. de comm. de Paris, 19 sept. 1863).

La preuve du vice propre ne résulterait pas suffisamment de ce que le navire aurait fait eau dans le gros

temps, ni de ce qu'il serait arqué avant le départ, ni de ce qu'il aurait été piqué par les vers dans les latitudes intertropicales (Bord., 19 août 1862).

5° *Dommages causés par le fait et faute des propriétaires, affréteurs ou chargeurs.* — Il est de toute évidence, en effet, que l'assuré ou son commissionnaire ne peut mettre à la charge de l'assureur le dommage dont il est lui-même l'auteur ; on ne peut voir là un risque maritime (art. 352 du Code de comm.).

6° *Baraterie de patron ; abordage par la faute du capitaine.* — Aux termes de l'art. 353 du Code de commerce, l'assureur n'est point tenu des prévarications et fautes du capitaine et de l'équipage, connues sous le nom de *baraterie de patron*, s'il n'y a convention contraire.

« Il n'est pas douteux, dit Emérigon, que les fautes, les négligences et les prévarications du capitaine, ne sont ni des cas fortuits, ni des accidents de force majeure, lesquels seuls doivent être à la charge des assureurs ; c'est le fait de l'homme, et cet homme est le représentant légal de l'assuré ; il est le mandataire de son choix ; l'assuré doit s'en imputer la faute ou le malheur ; *talem elegisse personam.* »

Le mot *baraterie*, dérivé de l'espagnol, signifie *fourberie*, *tromperie* ou *mensonge*. Il faut entendre ici par ce mot même les fautes exemptes de dol, l'impéritie et la négligence.

L'art. 353 assimile la baraterie du fait des hommes de l'équipage à celle du patron ; mais la baraterie des matelots doit, pour que l'assureur soit déchargé de la responsabilité, présenter ce caractère que le capitaine n'ait pu prévenir l'acte de baraterie ; car si le capitaine n'avait rien à se reprocher à cet égard, on devrait voir là des faits de

tiers constituant de pures fortunes de mer, et les assureurs en seraient tenus, lors même qu'ils n'auraient pas assuré la baraterie de patron. Tel est l'avis d'Emérigon.

La loi ne parlant pas des passagers qui échappent à l'autorité du capitaine, il est évident que la faute ou même le délit de l'un d'eux reste à la charge de l'assureur (Bordeaux, 23 nov. 1830).

Une clause spéciale peut mettre la baraterie à la charge des assureurs ; mais le capitaine ne cessant pas d'être personnellement responsable, les assureurs conservent toujours contre lui le recours qu'exercerait l'assuré, et n'interviennent en quelque sorte que comme caution du capitaine. Aussi est-il de leur intérêt de s'assurer soigneusement de la probité et de l'intelligence du capitaine, et est-il du devoir de l'assuré de ne faire à cet égard aucune déclaration frauduleuse ou ayant le caractère de la réticence.

Les assureurs, en garantissant la baraterie de patron, ne garantissent pas toutes les fautes possibles que le capitaine peut commettre à bord, dans la direction du navire ; mais seulement celles qui amènent des sinistres ou des avaries dans la limite des risques assurés par la police (Havre, 8 mai 1865). Ainsi, la baraterie de patron provenant de ce que le capitaine aurait entrepris un autre voyage que celui pour lequel l'assurance est faite, ne serait pas couverte par l'assureur ; car le nouveau voyage n'est pas compris dans l'assurance.

Il en serait autrement si le voyage assuré étant commencé, le capitaine déviait ensuite de sa route, sans y être contraint par force majeure ; il y aurait dans cet autre cas une baraterie de patron garantie par les assureurs.

Si l'assuré est le capitaine lui-même, il ne peut valablement stipuler l'assurance de la garantie de patron, car on ne peut stipuler la garantie de ses propres fautes.

Il en serait de même si le capitaine était le mandataire spécial de l'armateur; car les fautes qu'il commettrait en cette qualité seraient reprochables à l'assuré lui-même; or on sait qu'on ne peut faire assurer les dommages causés par sa faute (Trib. de comm. de la Seine, 14 juin 1852).

Nous avons dit plus haut que l'assureur qui, en vertu de la convention, indemnisait l'assuré de la baraterie de patron, était subrogé à ses droits contre le capitaine; mais si l'assuré avait par le paiement du fret, éteint tout recours contre le capitaine, il serait lui-même non recevable à rien réclamer des assureurs, du chef d'avarie provenant d'une baraterie de patron. Toutefois l'assureur ne serait déchargé, dans ce cas, qu'à la condition de prouver qu'il y a eu baraterie de patron; car il est toujours responsable de toute avarie qui est le résultat d'une pure fortune de mer (Anvers, 3 sept. 1854). En principe, la baraterie ne se présume pas: elle doit être prouvée.

Les assureurs qui ont pris à leurs risques la baraterie de patron, doivent être tenus de rembourser au navire assuré les dommages-intérêts auxquels il a été condamné envers un autre navire, par suite d'abordage en mer; sauf le recours des assureurs contre le capitaine en faute. Ainsi l'assureur n'est pas seulement tenu des dommages survenus directement au navire assuré; il répond même des dommages causés à des tiers par la faute du capitaine, et pour la réparation desquels les propriétaires pourraient être tenus de faire l'abandon de leur navire. Il n'y a pas lieu de distinguer si le jugement qui a fixé l'indemnité à

raison de l'abordage a été rendu par un tribunal français ou par un tribunal étranger.

Si l'assuré sur corps a dû payer une indemnité au chargeur par suite de dommages survenus aux marchandises par la faute du capitaine, l'assureur qui a garanti la baraterie, en doit le remboursement à l'assuré. Mais si l'assuré propriétaire du navire, usant du droit que lui confère l'art. 216 du Code de commerce, abandonnait au chargeur le navire et le fret, l'assureur ne serait tenu de rembourser que la valeur du navire et du fret, et non l'indemnité totale, car l'assuré pourrait ainsi réaliser un bénéfice illicite, en profitant de la faute même de son capitaine. Cependant un jugement du tribunal de Marseille (11 janv. 1821) a décidé que l'assureur sur corps qui a pris à sa charge la baraterie de patron, n'est pas tenu des dommages arrivés par la faute du capitaine, non au navire, mais au chargement.

Il y a un cas dans lequel les assureurs ne répondraient pas des conséquences de la baraterie de patron. La loi exige de l'assuré la justification du sinistre et trace, à cet égard, certaines règles dont nous parlerons aux chapitres IX et XI.

Or, la négligence du capitaine, dans l'obligation qui lui est imposée de rapporter les preuves et les causes du sinistre, constitue, il est vrai, une baraterie de patron; mais l'assureur ne peut en répondre ; car ce serait un moyen détourné de le dispenser de toute justification.

Nous avons aussi vu plus haut que l'assureur ne répondait pas de la faute du capitaine, même s'il avait assuré la baraterie de patron, dans les cas où le capitaine agirait particulièrement comme mandataire de l'assuré.

Par application de ce principe, il a été décidé que l'as-

sureur n'est pas tenu d'accepter le délaissement, lorsque le navire a été vendu à tort par le capitaine, pour cause d'innavigabilité (Mars., 30 avril 1862).

La loi prescrit certaines formalités pour autoriser le capitaine à vendre le navire pour cause d'innavigabilité. Par suite, le capitaine qui sollicite du consul l'autorisation de vendre le navire, au lieu d'entreprendre sa réparation, ne commet pas un acte de baraterie, s'il est constant que les frais de réparation eussent été supérieurs à la valeur que le navire aurait eue après ces réparations.

Le capitaine qui vendrait les marchandises assurées, sans observer les formalités et délais prescrits par la loi, en prétextant l'innavigabilité du navire et avant qu'elle eût été déclarée, commettrait une baraterie dont répondraient les assureurs (Cass., 18 fév. 1863).

Les fautes, fraudes ou négligences qui constituent la baraterie de patron, se résument presque toutes dans les cas suivants :

1° Le changement de route volontaire et prémédité; — 2° Le retard dans le voyage, non justifié; — 3° La contrebande ou le trafic de marchandises prohibées; — 4° La rupture du blocus effectif; — 5° La tentative de se soustraire à l'arrêt de puissance ou embargo, lorsque le navire est ensuite pris et condamné; — 6° La rupture non justifiée du voyage; — 7° L'échouement par négligence ou imprudence et l'abordage dans les mêmes conditions; — 8° Le défaut d'arrimage des marchandises dans la cale; — 9° L'omission des formalités légales, soit pour la visite du navire, soit pour la constatation des sinistres ou avaries, soit pour la rédaction des procès-verbaux, rapports ou consulats, etc.

Nous terminerons enfin par une observation impor-

tante : c'est qu'il ne faut pas considérer comme fait de baraterie toute fraude ou négligence du patron dans ses rapports avec les chargeurs ou affréteurs, mais seulement les fraudes ou négligences qu'il a pu commettre dans l'exercice de ses fonctions : pour tous les actes dans lesquels il aurait agi comme mandataire des chargeurs, il serait responsable de l'abus de mandat, mais non d'un fait de baraterie.

En ce qui concerne l'abordage fautif, nous renvoyons aux divers chapitres où nous traitons les questions qui s'y rapportent (Voir *suprà*, chap. III, p. 152, 158, 184 et suiv.; § 1er du présent chap., p. 734; et *infrà*, chap. XII, *Des prescriptions et des fins de non-recevoir;* et cinquième partie, *De la compétence et de la procédure*).

7° *Pilotage, touage, lamanage et autres droits imposés sur le navire et les marchandises.* — L'art. 354 dispose : — « L'assureur n'est point tenu du pilotage, touage et lamanage, ni d'aucune espèce de droits imposés sur le navire et les marchandises. »

Ces droits sont des frais ordinaires de voyage, parfaitement prévus, et ne rentrent pas dans la définition des fortunes de mer. Mais on a admis, conformément à l'ancienne jurisprudence, que si le navire avait été forcé par la tempête ou par la poursuite des corsaires à relâcher dans un port qui n'était pas celui de la destination, les frais de pilotage, touage et lamanage qu'il aurait alors à supporter, seraient des pertes causées par fortune de mer. Il en serait de même des frais faits par le navire que des avaries forceraient à relâcher pour réparations : les frais de pilotage, ancrage, procédure, consulat, visite et expertise du navire au lieu des réparations, seraient à la charge des assureurs (Mars., 31 déc. 1830).

8° *Risques de terre après débarquement.* — L'assureur n'est responsable que des sinistres maritimes. Toutefois les sinistres de terre seraient à sa charge si le risque de mer avait été la cause indirecte et immédiate de la perte : c'est ce qui aurait lieu si des marchandises débarquées après relâche pour réparation du navire, avaient subi des avaries à terre. Mais l'assureur ne répondrait pas plus des objets volés à terre, pendant une tempête qui retarderait le chargement, qu'il ne répondrait de la destruction par l'ennemi d'un navire abandonné, si la police exceptait expressément les risques de guerre (Cass., 11 août 1856).

Dans une relâche forcée, les risques de terre pour les marchandises débarquées sont à la charge des assureurs ; et l'on classe parmi ces risques les droits auxquels seraient assujetties les marchandises introduites dans le port de relâche, et les contraventions qui frapperaient ces marchandises considérées comme objet de contrebande. L'assureur répond enfin des risques qui résulteraient de l'impossibilité pour le capitaine obligé de relâcher, de payer les droits dont seraient frappées les marchandises.

Il arrive souvent que l'assureur prend les risques de terre à sa charge, lorsque les marchandises doivent traverser un isthme pour être transbordées de l'autre côté. Dans ce cas, l'assureur répond des soustractions commises au passage de l'isthme sans que l'assuré ait à établir en quel endroit du parcours le vol a pu être commis (Trib. de la Seine, 9 sept. 1857) ; il répond même de l'incendie des marchandises, survenu pendant leur dépôt dans la douane, en attendant le navire qui doit faire le transbordement (Trib. de la Seine, 19 nov. 1856). Mais il ne répondrait aucunement de l'incendie à terre, si l'assurance

ne garantissait que le transport sur navire (Seine, 30 oct. 1856).

9° *Dommages causés par le retard dans l'arrivée des marchandises assurées.* — L'assureur ne peut répondre, à moins de convention contraire, des suites d'un retard, par l'effet de force majeure, dans l'arrivée des marchandises assurées au port de destination; et même si cette garantie est stipulée, elle ne s'étend pas aux intérêts du prix de ces marchandises, pendant la durée du retard (Paris, 27 nov. 1847).

§ 3. — Du moment où commencent les risques et du moment où ils finissent.

Les risques courent du moment où le navire a mis à la voile et ainsi commencé le voyage pour lequel l'assurance était contractée; mais il faut que le voyage soit commencé. L'art. 349 porte : — « Si le voyage est rompu avant le départ du vaisseau, même par le fait de l'assuré, l'assurance est annulée; l'assureur reçoit, à titre d'indemnité, demi pour cent de la somme assurée. »

Bien que la loi stipule que le voyage est commencé du moment du départ du vaisseau, le risque commence, pour les facultés, du moment où le navire a pris charge; la prime est alors acquise, quoique le voyage soit rompu avant le départ, pourvu que le chargement soit commencé. On peut stipuler, même dans une assurance sur corps, que le risque commencera à courir du moment du chargement (Cass., 17 janv. 1860; et 28 fév. 1865).

La rupture du voyage par force majeure oblige l'assuré au paiement de l'indemnité de demi pour cent, aussi bien que la rupture volontaire. Toutefois il y a exception pour le cas où la force majeure entraîne la destruc-

tion du navire : tel serait l'incendie du navire; il y a aussi exception pour le cas de rupture causée par le fait du prince et l'interdiction de commerce avec le port de destination. Si l'assurance est faite sur facultés, et que l'assuré trouve un autre navire pour opérer le chargement, il est de toute évidence que l'assurance subsiste.

L'assureur ne serait pas fondé à réclamer l'indemnité de demi pour cent si la cause fondée sur la force majeure, qui fait renoncer au voyage, était connue de lui lors de la signature du contrat.

Notons ici que l'assureur n'a pas de privilége pour la créance du demi pour cent de même que pour la prime ; il n'a qu'une action personnelle.

Lorque la police contient la mention que le jour du commencement des risques sera déterminé ultérieurement, l'assuré n'est pas fondé à prétendre que le terme a dû courir de plein droit, à partir de la mise à la voile du navire. — Il faut qu'une convention nouvelle détermine le jour du commencement des risques. La stipulation de cette nature n'intervient que dans les assurances à terme (Paris, 16 février 1841).

Quelle est la durée des risques? l'art. 341 du Code de commerce répond à cette question : — « Si le contrat d'assurance ne règle point le temps des risques, les risques commencent et finissent dans le temps réglé par l'art. 328 pour les contrats à la grosse. »

Art. 328. — « Si le temps des risques n'est point déterminé par le contrat, il court, à l'égard du navire, des agrès, apparaux, armement et victuailles, du jour que le navire a fait voile, jusqu'au jour où il est ancré et amarré au port du lieu de sa destination. — A l'égard des marchandises, le temps des risques court du jour qu'elles ont

été chargées dans le navire, ou dans les gabarres pour les y porter, jusqu'au jour où elles sont délivrées à terre. »

D'après l'usage, le risque s'étend au transbordement de la marchandise du quai au navire, et lors de l'arrivée à destination, du navire au quai. C'est ce qu'on exprime par la formule *quitte au lieu de l'entière décharge* (Polices de Paris, Bordeaux, Marseille, Hâvre et Rouen).

La police de Marseille porte particulièrement : — « Les risques sur corps au voyage, courent du moment où le navire a commencé à embarquer des marchandises, ou, à défaut, du moment où il a fait voile, et cessent quinze jours après qu'il a été ancré ou amarré en libre pratique au dernier lieu de sa destination, à moins que le déchargement n'ait été achevé plus tôt, ou qu'il n'ait reçu à bord des marchandises pour un autre voyage, avant l'expiration de ces quinze jours. »

Les polices de Paris et de Bordeaux font courir les risques du moment où le navire a commencé à prendre charge, et réduisent à cinq jours le délai de risque pour déchargement.

Cette extension du risque a de l'importance, lorsque le lieu de destination est situé sur une rivière, au fond d'un golfe, d'un hâvre, où le navire ne peut accoster, et où il faut charger sur des alléges les marchandises assurées pour les transporter au quai.

Un navire destiné pour une colonie qui n'a pas de port est réputé arrivé au lieu de destination, lorsqu'il a été ancré et amarré dans l'une des rades de la colonie. Le capitaine ne pourrait prolonger les risques en allant d'une rade à l'autre, à moins que la police ne stipulât la faculté de relèvement autour de l'île. Cette interprétation est suivie, lors même que le navire aurait eu chargement

de marchandises pour divers points de la côte. Cependant, d'après un usage constant sur la plage de Bordeaux, les diverses rades foraines de l'île de la Réunion étant considérées comme ne formant qu'un même lieu de destination de cette île, les navires portant des marchandises assurées à cette destination peuvent toucher successivement à ces diverses rades, sans cesser d'être protégés par la police d'assurance.

Lorsque la police contient la clause *quitte au lieu de l'entière décharge*, on admet que le déchargement est opéré, quand même le navire aurait conservé à bord une modique quantité de marchandises.

Si l'assurance est faite pour l'aller et le retour, les deux voyages sont réunis de manière à n'en former qu'un seul, sans intermittence de risques. Mais il peut arriver que l'aller et le retour soient assurés à deux compagnies différentes, ou même que l'assurance pour l'aller soit distincte de celle du retour. Dans ce cas, les risques du navire, entre le moment de l'arrivée et celui du départ pour le retour, sont à la charge de l'assuré.

On stipule souvent, quand l'aller et le retour sont assurés par des compagnies différentes, que les risques du retour commenceront du moment où la première assurance aura pris fin; dans ce cas, les assureurs du retour doivent prendre le navire dans l'état où il se trouve à l'expiration du voyage d'aller, et ils ne peuvent prétendre, comme ils en ont le droit au commencement d'un voyage ordinaire, que le navire devait être réparé et remis en bon état de navigation. En conséquence, l'innavigabilité du navire faute de fonds pour le réparer, déclarée avant le commencement du voyage de retour, ouvre, en faveur de l'assuré, un droit de délaissement contre les

assureurs du retour, qui ne sont pas fondés à prétendre que le navire a péri de vice propre; sauf aux assureurs du retour à exercer, contre les assureurs d'aller, l'action subrogatoire en règlement d'avaries souffertes pendant le voyage d'aller, et qui ont produit son innavigabilité (Paris, 12 déc. 1840).

L'assurance peut être contractée à temps ; c'est le cas prévu par l'art. 363 du Code de commerce : — « Si l'assurance est faite pour un temps limité, l'assureur est libre après l'expiration du temps, et l'assuré peut faire assurer les nouveaux risques. »

Dans ce cas, il n'y a pas à considérer le lieu où se trouve le navire, à la fin de l'assurance. Les assureurs répondent du dommage causé par un sinistre survenu dans le temps de l'assurance, mais constaté postérieurement.

Si l'assurance est faite à temps limité et avec désignation de voyage, et que la durée du voyage excède le temps limité par la police, l'assurance continue moyennant une surprime proportionnée à la durée de la prolongation du voyage. Toutefois, si le voyage est indiqué non comme objet spécial de l'assurance, mais à titre de mention que l'assureur a intérêt à connaître, l'assurance prend fin à l'époque fixée. Il y a là une interprétation d'intention.

L'assureur répond des avaries survenues dans le temps limité de l'assurance ; mais si, au lieu de réparer ces avaries au port de destination, le navire se rend à cet effet vers un autre port, les avaries nouvelles survenues pendant ce trajet, ne sont pas à la charge des assureurs, car elles ne sont pas une suite nécessaire des dommages couverts par l'assurance (Cass., 20 janv. 1862). Il en serait autrement si c'était sur un avis d'experts que le navire eût été dirigé

sur un autre port que celui de destination, pour y être réparé (Cass., 18 fév. 1861). On décide même, dans ce cas, que la responsabilité des assureurs est engagée jusqu'au retour du navire en réparation au lieu de destination. S'il a été stipulé que l'assurance prendrait fin un certain nombre de jours après l'arrivée au lieu de destination, c'est à partir du retour du navire réparé au lieu de destination que les jours se comptent (Bord., 6 décembre 1830).

LÉGISLATION ÉTRANGÈRE.

Grèce et Iles Ioniennes. — Haïti. — Roumanie. — Dans ces divers pays, on observe la législation française, en matière de risques.

Belgique. — La loi belge reproduit littéralement la loi française sur les assurances. Nous mentionnerons toutefois, sur la matière des risques, une clause particulière de la police d'Anvers. Cette police contient la clause « francs de molestation », qui a pour objet de dégager la responsabilité des assureurs, relativement à la prise et à l'arrêt par ordre de puissance. D'après la jurisprudence, elle doit être interprétée dans un sens étroit. Ainsi on n'assimilerait pas au fait de la prise ou de l'arrestation, la prolongation de séjour du navire dans un port, par la crainte qu'il ne fût capturé en mer, ou le retard mis au départ, par la même crainte. En cas de doute, la clause s'interprète contre les assureurs dans le sens de la garantie la plus large (Anvers, 18 juillet 1865).

Les art. 18 et 19 de la loi du 11 juin 1874 contiennent quelques dispositions qui se rapportent à la matière des risques : — L'assureur ne répond pas des pertes et dommages résultant immédiatement du vice propre de la chose, à moins de stipulation contraire. — L'assurance ne comprend ni les risques de guerre, ni les pertes ou dommages occasionnés par émeute, sauf convention contraire.

La Police d'Anvers assure, par son article 1er, contre la baraterie

de patron; mais l'art. 2 exclut les fautes commises à l'égard du propriétaire du navire et de l'armateur ou de leurs représentants.

Italie. — Le Code de commerce italien reproduit textuellement les dispositions de la loi française, en matière de risques. Nous ne trouvons qu'une différence dans l'art. 516 du Code italien. Après avoir reproduit les dispositions de l'art. 407 du Code français sur l'abordage fortuit et celui qui arrive par la faute du capitaine, l'art. 516 ajoute : — S'il y a doute sur la cause de l'abordage, le dommage est réparé à frais communs et par égale portion par les navires qui l'ont fait et souffert. Dans ces deux derniers cas, l'estimation du dommage est faite par experts.

Espagne. — Le Code de commerce espagnol reproduit la loi et la jurisprudence française, sauf quelques modifications d'une certaine importance.

En ce qui concerne les risques à la charge de l'assureur, et notamment ceux relatifs au changement forcé de route, l'art. 875 du Code espagnol met les sinistres qui surviennent pendant la déviation à la charge de l'assureur, et l'art. 876 ajoute : Les escales qui se font dans le même but, sont comprises dans l'assurance, à moins qu'elles n'en aient été formellement exclues. — Le changement volontaire de route, de voyage ou de vaisseau, sans le consentement des assureurs, n'est pas à la charge de ceux-ci ; il en est de même de la séparation spontanée d'un convoi, quand il a été stipulé que le navire assuré marcherait de concert avec lui (art. 862).

Quant aux risques dont l'assureur ne répond pas, nous notons dans l'art. 864 la disposition suivante : Les assureurs ne répondent pas du dommage survenu au navire par défaut d'observation des ordonnances maritimes, mais seulement de celui qui pourrait arriver au chargement assuré, par suite de cette infraction. — L'assureur serait responsable en tout cas, si la baraterie de patron était assurée.

Nous trouvons encore quelques modifications à la loi française, relativement à la durée des risques. Lorsque l'assurance est à temps limité, elle commence et finit dans le délai fixé ; mais le retard du navire par cause majeure ne porte pas préjudice à l'as-

suré, en ce sens que le délai porté dans la police se trouve prorogé, quant aux effets de l'assurance, pour tout le temps de la prolongation de séjour (art. 873). — On ne peut exiger une réduction de la prime, lors même que le navire aurait terminé son voyage ou qu'il aurait déposé le chargement dans un port moins éloigné que celui désigné dans le contrat (art. 874).

L'assurance est nulle, comme en droit français, par la rupture du voyage, même du fait de l'assuré; l'art. 890 ajoute : Est également nulle l'assurance faite sur un navire qui reste un an, après la signature de la police, sans entreprendre le voyage. — Dans ces divers cas, l'assureur a droit à un demi pour cent de la somme assurée.

Lorsque, par suite de l'innavigabilité du navire, son chargement est transporté sur un autre navire, après le commencement du voyage, les risques courent toujours pour le compte de l'assureur, quand même le nouveau navire serait d'un tonnage différent et d'un autre pavillon que celui d'où le chargement a été transbordé. — Si l'innavigabilité du navire survient avant la sortie du port de départ, les assureurs ont l'option de continuer ou d'arrêter l'assurance, en payant les avaries déjà survenues (art. 870).

Les art. 968 à 981 du Code espagnol, sur les relâches forcées, se rapportent particulièrement à la matière des risques :

Sont justes causes de relâche dans un port autre que celui indiqué pour le voyage du navire : 1° le manque de vivres ; 2° la crainte fondée des ennemis ou des pirates ; 3° tout accident survenu au navire, qui le rend incapable de continuer le voyage. — Le conseil des officiers apprécie la cause légitime de relâche et prend une décision à la majorité des voix ; la voix du capitaine est prépondérante. Le procès-verbal de la délibération est signé de tous les membres du conseil. Les chargeurs présents à bord assistent à la délibération sans voter ; mais ils peuvent faire insérer leurs protestations.

Les frais de relâche forcée sont au compte de l'armateur. Le capitaine et l'armateur répondent, en outre, solidairement vis-à vis des chargeurs, de la relâche illégitime. — La relâche est illégitime quand il y a dol, négligence ou impéritie coupable de

l'armateur ou du capitaine. Elle n'est pas légitime lorsque le manque de vivres, le mauvais état ou l'endommagement du navire provient de l'impéritie ou de la négligence du capitaine, ou lorsque le risque à redouter des ennemis ou des pirates n'était ni certain, ni manifeste, ni fondé sur des faits positifs et justiciables.

Le déchargement ne peut avoir lieu dans le port de relâche que pour réparations d'une nécessité absolue, ou par crainte d'avaries ou de dommage au chargement, et seulement avec l'autorisation du tribunal de commerce ou du consul. — Le capitaine est tenu de la garde du chargement débarqué, et répond de sa conservation, hors les cas de force majeure. Si, dans le port de relâche, le chargement souffre quelque avarie, le capitaine doit aussitôt en référer à l'autorité judiciaire compétente.

Si le chargeur n'était pas présent dans le port, les marchandises sont examinées par des experts nommés par le tribunal ou par le consul; les experts décident si les marchandises doivent être vendues ou réexpédiées. Les marchandises avariées peuvent être vendues pour couvrir les dépenses qu'exige la conservation du surplus, si le capitaine n'a pas d'autres moyens de se procurer des fonds. Les marchandises qui ne sont pas susceptibles d'être conservées ni transportées, peuvent être également vendues; le prix en est remis aux chargeurs, déduction faite du fret et des dépenses. Le tiers qui a fait des avances sur ces marchandises a droit à son remboursement et à l'intérêt légal, par privilége et préférence sur le produit de la vente.

Aussitôt que le motif de la relâche a cessé, le capitaine ne peut différer de continuer le voyage; il répond même du préjudice causé par son retard. — Si la relâche a eu lieu par la crainte de l'ennemi ou des pirates, la sortie du navire est délibérée en conseil d'officiers, avec l'assistance des intéressés au chargement, s'ils sont présents sur les lieux.

Les art. 982 à 991 se rapportent aux naufrages et aux secours et assistance.

Lorsque le navire a échoué ou fait naufrage, les propriétaires et les intéressés dans le chargement supportent individuellement les pertes et dommages soufferts par leurs choses respectives, et chacun d'eux reprend ce qui reste de sa chose, sous déduction

des frais de sauvetage. — Si le naufrage est causé par le dol, la négligence ou l'impéritie du capitaine ou de son pilote, les armateurs et les chargeurs peuvent les poursuivre en réparation des pertes et dommages. Les chargeurs ont le droit de poursuivre l'armateur comme responsable, s'ils prouvent que le naufrage a eu lieu parce que le navire n'était pas suffisamment réparé et gréé pour naviguer, au moment du départ.

Les effets sauvés sont spécialement affectés aux frais de sauvetage.

Lorsqu'un navire naviguant de conserve vient à naufrager, et que les autres navires qui l'accompagnent refusent de recevoir sur leur bord la partie du chargement ou des agrès qui peuvent être sauvés, le capitaine du navire naufragé doit protester et en faire la déclaration au premier port où il aborde. — Le capitaine du navire qui recueille les effets naufragés doit les conduire et les décharger au port de sa propre destination, pour le compte des propriétaires, et après autorisation judiciaire, pour qu'il soit procédé au déchargement. Mais si le navire sauveteur peut, sans changer de route, déposer les effets sauvés dans le port de leur consignation, il doit y relâcher, à moins que les chargeurs ou subrécargues, les passagers et officiers du navire ne s'y opposent en raison des risques. Les frais de relâche nécessités par le déchargement sont au compte des chargeurs des effets sauvés, y compris le fret correspondant, lequel est estimé à dire d'experts.

Les effets sauvés sont déposés entre les mains de l'autorité judiciaire ou vendus aux enchères, suivant qu'ils sont sujets à détérioration ou qu'il y a lieu d'acquitter sur leur prix le fret ou les dépenses faites pour le sauvetage. La vente a lieu de plein droit s'il s'est écoulé une année sans que le légitime propriétaire ait été découvert. Celui qui a fait des avances sur ces marchandises est privilégié.

Portugal. — Les risques à la charge de l'assureur sont déterminés par l'art. 1752 du Code portugais, conformément à l'art. 637 du Code hollandais; l'art. 1674 du Code portugais reproduit l'art. 247 du Code hollandais, sur le vice propre; les art. 1753, 1754 et 1777 sont aussi conformes aux art. 637, 638 et

653 du Code hollandais, en ce qui concerne le déroutement (Voir *infrà*, Pays-Bas, p. 783 et suiv.).

L'assureur ne répond pas des pertes ou avaries causées par le fait de l'assuré. Lorsque les risques ont commencé à courir, il a le droit de retenir la prime, si elle est payée, et de l'exiger, si elle ne l'est pas encore (art. 1755). Les art. 1750, 1757 et 1758 du Code portugais sont, du reste, conformes aux art. 640 à 642 du Code hollandais, sur la baraterie de patron (Voir *infrà*, Pays-Bas, p. 784).

En ce qui concerne le coulage, l'art. 1761 reproduit l'art. 643. (Voir Pays-Bas, p. 784 et 785.)

Lorsque l'assurance a été faite sur *marchandises* non spécialement désignées dans la police, ainsi que le permet la loi, lorsque l'assuré ignore l'espèce de marchandises qui lui sont adressées ou consignées, et lorsque ces marchandises sont sujettes à détérioration ou diminution, l'assureur ne répond des avaries qu'autant qu'elles excèdent dix pour cent de la valeur assurée. Si, parmi ces marchandises, il s'en trouve quelques-unes qui ne s'assurent ordinairement que franches d'avaries, au lieu où l'assurance a été faite, l'assureur ne répond aucunement des avaries; et cela, bien que la police ne s'exprime pas à cet égard. Mais si les marchandises ainsi sujettes à détérioration ont été désignées dans la police, sans qu'il y ait eu aucune réserve ni franchise d'avaries, l'assureur ne répond des dommages que quand ils excèdent trois pour cent de la valeur assurée. — La clause *francs d'avaries* affranchit l'assureur des avaries particulières seulement ; la clause *francs de toute avarie* l'affranchit à la fois des avaries communes et des avaries particulières. — Cependant ces clauses ne produisent pas d'effet au profit de l'assureur, lorsque l'assuré fait le délaissement dans les cas où la loi l'y autorise (art. 1762 à 1764). — Les art. 1765 à 1769 reproduisent les art. 647 à 649 du Code hollandais, en ce qui concerne la clause *francs d'hostilités* (Voir Pays-Bas, p. 786).

L'art. 1775 est absolument conforme à l'art. 652 du Code hollandais, qui reproduit lui-même l'art. 371 du Code français, en ce qui concerne l'assurance de marchandises réparties divisément sur plusieurs navires.

L'assureur qui a pris à sa charge le risque d'incendie, cesse d'en

répondre, lorsqu'il provient du fait personnel de l'assuré ou de sa négligence grave. Tous les frais faits par l'assuré pour prévenir ou diminuer le dommage, sont à la charge de l'assureur (art. 1770 et 1771).

En ce qui concerne l'abordage, le Code portugais reproduit, dans les art. 1567 à 1570, les dispositions des art. 534 à 538 du Code hollandais, qui sont eux-mêmes conformes aux dispositions de l'art. 407 du Code français ; il est seulement ajouté : le dommage provenant de l'abordage est réparti, comme avarie commune, entre chaque navire et chaque chargement.

Les art. 1884 à 1605 et 1608 du Code portugais reproduisent, en ce qui touche les secours et le sauvetage, en cas de naufrage ou d'échouement, les dispositions des art. 545 à 566 et 568 du Code hollandais (Voir Pays-Bas, p. 784) ; il est seulement ajouté par les art. 1606, 1607 et 1609 : — Les contestations relatives aux salaires dûs pour secours et sauvetage, sont déférées au tribunal de commerce du lieu de la destination du navire. Si le navire a été affrété par un étranger, la contestation est portée devant le tribunal de commerce du lieu où l'affrétement a été contracté. Cette disposition est applicable même au cas où le capitaine change volontairement de destination pour se rendre dans un des ports du Portugal. — Les contestations relatives aux salaires dus par les navires venus de l'étranger sans destination pour l'un des ports du Portugal, seront portées devant le tribunal du port du royaume où le navire naufragé entrera ou sera conduit. — Les débris et marchandises sauvées du naufrage ou de l'échouement sont spécialement affectés par privilége au paiement des primes de sauvetage et d'assistance. Ce privilége ne s'exerce que jusqu'à concurrence du prix de la vente.

Les art. 1736 à 1749 du Code portugais reproduisent les art. 624 à 634 du Code hollandais, sur la durée des risques (voir *infrà*, Pays-Bas, p. 788). Les art. 1744 et 1745 ajoutent : Si l'assurance est faite sur marchandises qui doivent être transportées par des rivières ou des canaux, dans des embarcations, barques ou dans des charrettes ou voitures, les risques commencent, contre les assureurs, du moment où les marchandises sont déposées dans les lieux où elles doivent être chargées. L'époque des

risques court alors sans interruption, lors même que les marchandises seraient déchargées pendant le voyage, emmagasinées ou rechargées sur d'autres navires, barques ou voitures, jusqu'à leur arrivée et déchargement au lieu de destination, ou jusqu'à leur dépôt en lieu sûr, après délivrance au réceptionnaire.

Les art. 1759 et 1760 contiennent encore les dispositions suivantes sur les assurances de cette nature : L'assureur cesse de répondre des dommages survenus aux marchandises ainsi transportées par terre, canaux ou rivières, à dater du moment où, sans qu'il y ait force majeure, le voyage a cessé de continuer par les chemins et dans les conditions ordinaires. — Si la lettre de voiture exprime la cause du retard apporté au transport, l'assureur est dégagé de toute responsabilité à raison du dommage survenu postérieurement à l'époque où les marchandises auraient dû être transportées. Les parties peuvent, par une convention particulière, déroger aux dispositions des art. 1759 et 1760.

Pays-Bas. — L'art. 637 énumère les risques à la charge des assureurs; ce sont : toutes pertes et avaries qui arrivent aux objets assurés, par tempête, naufrage ou échouement, abordage fortuit, changements forcés de route, de voyage ou de vaisseau, par jet, incendie, prise, pillage, arrêt par ordre de puissance, déclaration de guerre, représailles, et généralement par toutes les autres fortunes de mer. Mais l'assureur peut être déchargé de quelques-uns de ces risques, soit en vertu de la loi, dans certains cas qu'elle précise, soit en vertu de la convention des parties. — L'assureur ne répond pas du dommage survenu par le vice propre de la chose assurée; c'est ce que l'art. 249 établit en ces termes : A moins de stipulation expresse, l'assureur n'est tenu, dans aucun cas, des pertes ou avaries causées directement par le vice propre ou par la nature des objets assurés.

Si le voyage est prolongé au delà du lieu de destination indiqué dans la police, l'assureur est déchargé des risques, lors même que le nouveau lieu de destination serait sur la même route que celui désigné par la police, et la prime lui est acquise. Le contrat continue à recevoir son plein et entier effet, si le voyage est seulement raccourci (art. 653). — Tout changement volontaire de route et de voyage, si l'assurance est faite sur corps, et tout chan-

gement volontaire de route, de voyage ou de navire, si l'assurance est faite sur fret, fait cesser la responsabilité de l'assureur, que la déviation soit le fait du capitaine ou qu'elle ait été ordonnée par le propriétaire du navire. Il en est de même pour les assurances sur marchandises, lorsque l'assuré a consenti au chargement pour une autre destination, ou qu'il l'a ordonné. — Le changement volontaire de route ne consiste pas dans une déviation peu importante, mais il est considéré comme accompli, lorsque le capitaine, sans nécessité ni utilité reconnue, sans motif dans l'intérêt du navire ou du chargement, aborde un port en dehors de la route, ou lorsqu'il prend une direction autre que celle qui est ordinairement suivie. S'il y a contestation à cet égard, le juge statue sur rapport d'experts (art. 638 et 639).

L'assureur n'est tenu de la baraterie de patron que lorsqu'il y a convention expresse à cet égard; mais cette convention est illicite, lorsque le capitaine est propriétaire du navire; s'il n'est propriétaire que d'une partie du navire, l'assurance contre le fait de baraterie n'est valable que pour la part du navire dont le capitaine n'est pas propriétaire. Si l'assurance est faite sur des marchandises appartenant aux propriétaires du navire, sur lequel elles sont chargées, l'assureur ne répond pas des pertes causées par la baraterie ou la fraude du capitaine ou par changement volontaire de route, de voyage ou de vaisseau, même dans le cas où ce changement aurait eu lieu sans la fraude de l'assuré ou à son insu, à moins de convention contraire et expresse pour ce cas particulier. Le législateur a craint en effet que la double qualité de propriétaire du navire et de chargeur ne facilitât les collusions entre l'armateur et son capitaine (art. 640 et 641).

Lorsque l'assurance est faite sur fret, l'assureur est déchargé de la réparation des sinistres survenus en cas de retard du voyage, depuis le moment où le capitaine, pourvu de tout ce qui était nécessaire pour entreprendre le voyage, a négligé de mettre à la voile, sans pouvoir invoquer la crainte de certains accidents menaçants, et seulement dans l'intérêt du navire ou du chargement; l'assureur continue à être responsable, si l'assureur a expressément assuré ce retard a(rt. 642).

Si les objets assurés sont des liquides, tels que vin, eau-de-vie,

huile, miel, poix, goudron, sirop et autres, ou des marchandises susceptibles de se liquéfier, telles que le sel et le sucre, l'assureur est déchargé des dommages causés par coulage ou liquéfaction, à moins que le dommage ne soit dû à l'agitation extraordinaire des flots, au naufrage ou à l'échouement, ou que, par suite d'accidents de mer, les marchandises n'aient été déchargées, puis rechargées dans un port de relâche forcée. — Même dans le cas où l'assureur répond du dommage résultant du coulage ou de la liquéfaction, il faut déduire de l'indemnité la perte provenant du coulage ordinaire, suivant l'appréciation des experts (art. 643). — Lorsque les marchandises assurées n'ont pas été spécialement désignées dans la police, et que l'assurance a été faite sous la dénomination générale d'effets ou de marchandises, comme le permet la loi, ou si l'assurance a pour objet un intérêt quelconque, et que les objets assurés soient sujets à se détériorer ou à diminuer promptement, l'assureur est affranchi du dommage qui doit être attribué à la nature de la chose; cette règle est applicable à toutes marchandises qui sont considérées comme sujettes à se détériorer par leur nature, d'après les usages du lieu de l'assurance. En cas de contestation, le juge prononce sur rapport d'experts. Si, parmi les marchandises de cette nature, il s'en trouve qui, dans le lieu de l'assurance, ne sont ordinairement assurées que franches d'avaries ou de coulage, l'assureur ne répond aucunement du dommage et n'est tenu que de la perte totale causée directement par un événement de mer. — Si les marchandises ainsi sujettes à détérioration ont été désignées dans la police, sans aucune réserve ni franchise d'avaries, l'assureur ne répond des dommages que lorsqu'ils excèdent trois pour cent (art. 644 et 645). — Outre les franchises légales contenues dans les art. 643, à 645, l'art. 720 admet encore une franchise d'un pour cent pour toutes autres marchandises (Voir *infrà*, chap. XI, Pays-Bas).

Si l'assurance a été contractée avec la clause *franc d'avaries*, en ajoutant ou non la mention : *en cas d'heureuse arrivée*, l'assureur n'est tenu d'aucun dommage, si les objets assurés arrivent à destination gâtés ou détériorés. Il en est de même si ces marchandises ont été vendues en cours de voyage ou dans un port de relâche, soit à cause d'un commencement de détériora-

tion, soit dans la crainte qu'elles ne gâtent les autres marchandises. La franchise d'avaries ne fait jamais obstacle à la responsabilité de l'assureur pour avaries communes ou pour jet, prise, pillage, naufrage ou échouement, ou tout autre événement de mer (art. 646).

Lorsque l'assurance a été faite avec la clause *franc d'hostilités*, l'assureur est affranchi de la perte ou des dommages par l'effet de violences, telles que la prise, le pillage, la piraterie, l'arrêt par ordre de puissance, la déclaration de guerre et les représailles. Le contrat d'assurance prend fin dès que le voyage assuré a été retardé, ou la route changée à cause des hostilités. Néanmoins si, malgré la stipulation de franchise d'avaries, il est convenu que l'assuré sera garanti des pertes ordinaires, même alors que le navire viendrait à être pris, l'assureur reste tenu de tous dommages autres que ceux résultant du fait d'hostilités, et cela, jusqu'au moment où le navire sera amarré au port de sûreté. Dans le doute sur la cause de la perte, les objets assurés sont présumés avoir péri par fortune de mer, et l'assureur en est ainsi responsable. — Lorsqu'un navire ou des marchandises, assurés *francs d'hostilités*, ont été hostilement saisis ou retenus dans un port, ils sont censés être pris en mer; et les risques cessent d'être à la charge de l'assureur (art. 647 à 649).

L'art. 652 dispose, conformément à la loi française : si l'assurance est faite divisément pour des marchandises qui doivent être chargées sur plusieurs vaisseaux désignés, avec énonciation de la somme assurée sur chacun d'eux, et si le chargement entier est mis sur un seul vaisseau ou sur un moins grand nombre qu'il n'en est désigné dans le contrat, l'assureur n'est tenu que de la somme assurée sur le vaisseau ou sur les vaisseaux qui ont reçu le chargement, nonobstant la perte de tous les vaisseaux désignés; et il lui est néanmoins alloué l'indemnité de demi pour cent des sommes dont l'assurance se trouve annulée.

La responsabilité de l'assureur, en cas de perte ou d'avaries par abordage, est réglée par les art. 534 à 538 du Code hollandais suivant les mêmes principes qu'en droit français (1). En cas d'a-

(1) Les art. 539 à 514 du Code hollandais contiennent, en outre, en matière d'abordage, les dispositions suivantes : — Si, après l'abordage, un navire périt

bordage de navires, si l'événement a été purement fortuit, le dommage est supporté, sans répétition, par celui des navires qui l'a éprouvé. Si l'abordage a eu lieu par la faute de l'un des capitaines, le dommage est payé par celui qui l'a causé. S'il y a doute sur les causes de l'abordage, le dommage est réparé à frais communs, et par égale portion, par les navires qui l'ont fait et souffert. Dans ces deux derniers cas, l'estimation du dommage est faite par experts.

Les art. 545 à 568 du Code hollandais contiennent aussi une série de dispositions sur les secours et le sauvetage, en cas de naufrage ou d'échouement (1).

dans la route qu'il a dû prendre vers un port de relâche pour se faire radouber, sa perte est présumée avoir été causée par l'abordage. — Si, sans la faute du capitaine ou de l'équipage, un navire sous voile endommage par l'abordage un navire qui est à l'ancre dans un lieu convenable, il supportera la moitié du dommage, sans y comprendre le sien propre. Ces dommages sont répartis comme avaries communes sur le navire et le chargement. Il n'y a pas lieu à dommages-intérêts, si le capitaine du navire amarré avait pu prévenir l'abordage ou en diminuer les effets, en relâchant les cables ou en coupant ses amarres; lorsqu'il a pu le faire sans danger, ou s'il ne l'a pas fait après en avoir été requis à temps par le capitaine du navire abordeur. — Si un navire chassant sur ses ancres est jeté sur les cables d'un navire qui se trouve à l'ancre près de lui, et que le capitaine du premier navire coupe les câbles de l'autre et le détache ainsi de ses ancres, de sorte que par cet événement il subisse lui-même une perte ou des avaries, le navire chassant sur ses ancres est tenu de tout le dommage survenu à l'autre navire et à son chargement. — Si un navire à l'ancre ou amarré dans un port, sans se détacher et par l'impétuosité des eaux, d'une tempête ou par autre force majeure, endommage d'autres navires qui se trouvent près de lui, les avaries qui en résultent sont supportées par le navire endommagé comme avaries particulières. — Lorsqu'un navire se trouve sur des bas-fonds et qu'il ne peut s'en retirer, son capitaine a le droit, en cas de danger, d'exiger que le navire amarré dans le voisinage lève ses ancres ou coupe ses câbles pour lui livrer passage, pourvu que ce navire soit en état de faire cette manœuvre sans risque; le navire en danger doit dédommager l'autre des avaries qu'il a pu lui causer. Le capitaine du navire voisin qui, dans ce cas, refuserait ou négligerait de satisfaire à la demande du capitaine en danger, supporterait les dommages qui en résulteraient. — Tout capitaine dont le navire est à l'ancre, est responsable de tous dommages causés par le manque de balises ou bouées à ses ancres à moins qu'il ne soit prouvé qu'il les a perdues sans sa faute et qu'il n'a pu les remplacer.

(1) Il n'est permis à personne, sans le consentement exprès du capitaine ou de son second, de venir à bord d'un navire pour le secourir, le sauver, ou sous quelque prétexte que ce soit. — Lorsque le capitaine ou l'officier qui le remplace

Les art. 624 à 634 déterminent le commencement et la fin des risques. Si l'assurance est faite sur navire, les risques courent, pour l'assureur, du moment où le chargement des marchandises est présent, personne ne peut, sans son consentement, sauver le navire échoué ou brisé sur des bancs extérieurs, ni recueillir les effets naufragés, soit en pleine mer, soit sur les bancs extérieurs. — Mais si le sauvetage a lieu, en présence du capitaine, de son second, du propriétaire des marchandises ou du consignataire, le navire et tous les objets sauvés leur sont remis, moyennant caution suffisante pour assurer le paiement des frais de sauvetage. — Tous ceux qui retiennent des navires sauvés ou qui refusent de remettre immédiatement les effets naufragés, sur la réquisition du capitaine, de l'officier de service, du consignataire ou du propriétaire de la cargaison, alors qu'on leur offre des sûretés suffisantes pour les frais de sauvetage, perdent leurs droits à réclamer aucun salaire pour secours et sauvetage, et sont même passibles des dommages causés par leur rétention. — Les frais et le fret pour le transport des marchandises, du lieu où elles ont été sauvées jusqu'à celui de leur destination, sont dus par le réceptionnaire suivant les distinctions admises en matière de fret. — Lorsque le capitaine ou le propriétaire des marchandises sont restés inconnus, le navire et les marchandises sauvées en pleine mer ou sur les bancs extérieurs, près du rivage ou sur le rivage même, doivent être transportées au lieu le plus voisin, pour être remis au fonctionnaire à ce préposé ou à l'administration locale. Les contrevenants perdraient tout recours pour ce qui leur serait dû pour secours ou sauvetage, et seraient même exposés à des dommages-intérêts sans préjudice de l'action publique. — Il est dressé inventaire des objets sauvés, et le rapport doit en être transmis dans les deux jours au gouverneur de la province. Le propriétaire du navire ou des effets sauvés doit, en les réclamant, acquitter entre les mains du fonctionnaire préposé ou de l'administration locale, ce qui peut être dû pour frais de secours ou de sauvetage ; il est alloué, en outre, des droits de gestion. — A défaut de réclamations, les marchandises sauvées, sujettes à dépérir, et celles dont les frais de dépôt seraient onéreux pour le propriétaire, sont vendues publiquement et sans délai, avec l'autorisation gratuite des députés des États de la province. — L'avis du sinistre, toutes les circonstances qui l'ont accompagné, les numéros et marques des marchandises sauvées, sont publiés dans la huitaine du sauvetage, dans un des journaux de la localité ; cette annonce est répétée quatre fois de mois en mois. Cependant, lorsque les épaves sont de peu de valeur, les annonces sont différées, sur l'avis du gouverneur de la province, afin de les comprendre plus tard dans les annonces d'autres sinistres. — Les effets réclamés sont délivrés au propriétaire, sur la production du connaissement ou d'autres pièces justificatives de propriété, moyennant le paiement des frais de secours et de sauvetage. En cas de doute sur le droit du réclamant, ou s'il y a opposition de la part de tiers, ou enfin s'il y a contestation sur les frais de secours et de sauvetage, le juge peut néanmoins ordonner la délivrance des objets, moyennant caution suffisante. — Si, après les annonces, il ne se présente point de réclamants, les objets sont vendus publiquement avec l'autorisation des députés des États accordée sans frais, et le produit de la vente est déposé à la caisse d'amortissement, déduction faite des frais de secours et de sauvetage. L'approbation

est commencé ; et si le navire prend du lest, du moment où commence le chargement du lest. Les risques finissent vingt et un jours après que le navire assuré est rentré dans le port de destination,

du compte donnée par les députés des Etats ne préjudicie pas aux droits qu'ont les intéressés de le contredire en justice. — Le propriétaire des objets sauvés a, pendant dix ans, le droit de réclamer le montant du prix de la vente. Passé ce délai, le produit de la vente est considéré comme bien vacant. Les objets confisqués sur l'ennemi ne peuvent jamais être réclamés. — Il ne peut être perçu aucun droit de bris, de naufrage, ni autres semblables, sur les navires ou les marchandises naufragées, appartenant soit à des nationaux, soit à des étrangers ; cette disposition ne préjudicie pas au droit de confisquer les navires ou les marchandises naufragées appartenant à l'ennemi. — Le salaire pour secours est dû si le navire et le chargement, ensemble ou séparément, sont remis à flot en pleine mer ou conduits à bon port. Il est réglé eu égard à la promptitude du service, au moment du premier danger, et eu égard au temps qui y a été employé, au nombre des personnes dont le concours a été indispensable, à la nature du service, et enfin au danger dont il était accompagné. — Il y a sauvetage dans les cas suivants : si le navire ou les marchandises ont été trouvés sans direction, en pleine mer ou sur le rivage, et sont sauvés ou repêchés ; si des marchandises sont déchargées d'un navire jeté à la côte ou contre les brisants, et qui se trouve dans un tel état de danger qu'il ne puisse plus être considéré comme un lieu de sûreté pour les marchandises ou comme un asile pour les gens de l'équipage ; si des marchandises ont été tirées d'un navire brisé ; enfin si un navire exposé à un péril imminent ou ne présentant plus de sûreté, est abandonné par les gens de l'équipage, ou, quand ceux-ci, en ayant été retirés, le navire est occupé par ceux qui tentent de le sauver et conduit au port avec tout ou partie de la cargaison. — Dans l'estimation du salaire pour sauvetage, on prend en considération toutes les circonstances qui servent à estimer le salaire dû pour secours et assistance, et que nous avons indiquées plus haut ; on a aussi égard au péril dans lequel se sont trouvés les objets sauvés et la valeur de ces objets ; l'estimation est faite par experts. — En cas de contestation sur le salaire dû pour secours ou sauvetage, le juge statue après expertise. — Lorsqu'un navire a été abandonné par le capitaine et les gens de l'équipage, puis occupé par ceux qui tentent de le sauver, il est permis au capitaine et aux autres officiers de l'équipage de retourner vers le navire et d'en prendre la direction ; ceux qui occupent le navire sont alors tenus, sous peine de perdre leur salaire et même de supporter les dommages-intérêts, de remettre au capitaine la direction du navire, sans préjudice de leurs droits antérieurement acquis pour le sauvetage. — Si un navire ou des marchandises sauvées et remises entre les mains de leurs propriétaires moyennant caution, périssent entre le lieu du sauvetage et celui de la destination, sans que la valeur en ait été estimée, l'estimation en est faite par experts, d'après la valeur probable du navire et des marchandises au lieu où le navire ou les marchandises ont été remis par les sauveteurs à leurs propriétaires. — Les contestations sur le salaire dû pour secours ou sauvetage sont portées devant les juridictions suivantes : Si le lieu de destination est un port du royaume, devant le juge du lieu de la destination ; si le navire est

et plus tôt si les derniers effets ou marchandises ont été déchargés avant les vingt et un jours. — Si le navire est assuré pour l'aller et le retour ou pour plusieurs voyages successifs, l'assureur court les risques sans interruption, jusque et y compris le vingt et unième jour après la fin du dernier voyage, ou jusqu'au complet déchargement, s'il est opéré avant ce terme.

A l'égard des marchandises assurées, les risques à la charge de l'assureur commencent du moment qu'elles ont été transportées sur le quai pour être chargées sur le navire, et finissent quinze jours après l'arrivée du navire au lieu de destination, et plus tôt si les marchandises ont été déchargées et placées sur le quai avant ce délai. Le temps des risques court sans interruption, même dans le cas où le capitaine a été dans la nécessité de recharger, après avoir déchargé dans un port de relâche pour faire radouber ou réparer son navire. Il finit dès que le voyage est rompu dans les conditions indiquées par la loi, ou dès que l'assuré a donné ordre de ne pas décharger les marchandises, ou enfin dès que le voyage est terminé. — Si le capitaine est empêché, par des causes légitimes, de décharger les marchandises dans le délai de la loi, ou si l'assuré ou son consignataire est empêché d'en prendre livraison, sans que le retard puisse être imputé à l'un ou à l'autre, l'assureur répond des risques jusqu'à la fin du déchargement (art. 629).

A l'égard du fret assuré, les risques commencent à mesure et dans la proportion du chargement des marchandises qui doivent

frêté dans le royaume pour voyager à l'étranger, devant le juge du port de départ ou devant celui du domicile du débiteur, au choix du demandeur; si le navire venant d'un port étranger à destination d'un autre port également étranger, côtoie la Hollande, devant le juge du lieu où le navire a échoué ou celui du lieu où il a été conduit; et si le navire est perdu, devant le juge du lieu où les effets sauvés ont été recueillis. Lorsque le capitaine a changé la destination du navire et a fait route vers un port du royaume, on applique la même disposition que pour les navires à destination d'un port du royaume. — Toute convention ou transaction relative aux salaires pour secours ou sauvetage, peut être modifiée ou annulée par le juge, si elle a été faite en pleine mer et au moment de l'échouement; car on peut craindre alors que le capitaine n'ait souscrit des conditions léonines sous l'inspiration de la crainte. Cependant, lorsque le danger est passé, les intéressés peuvent transiger; mais la transaction n'est pas obligatoire pour les propriétaires, consignataires ou assureurs qui n'y ont pas expressément consenti.

le fret, et ils finissent quinze jours après que les marchandises sont arrivées au lieu de destination pour y être déchargées, ou plus tôt, si le déchargement a lieu avant cette époque. Néanmoins, comme nous venons de le voir sur l'art. 629, les risques continuent à courir si le déchargement est empêché par des causes légitimes.

A l'égard des sommes prêtées à la grosse, les risques commencent et finissent, pour l'assureur, du moment où commencent et finissent les risques dont répond le prêteur lui-même, et ces risques sont déterminés soit par la loi, soit par la convention des parties dûment notifiée à l'assureur (Voir *infrà*, chap. XIII, Pays-Bas).

Si le voyage est rompu après que les risques ont commencé à courir à la charge de l'assureur, ces risques continuent, après la rupture, pendant quinze jours pour les assurances sur marchandises, et pendant vingt et un jours pour celles sur le navire, ou plus tôt, si les marchandises ont pu être déchargées avant ce délai.

A l'égard du profit espéré sur marchandises, l'époque du commencement et de la fin des risques est la même que celle établie pour les marchandises.

Les parties contractantes peuvent valablement, dans la police, déroger aux règles de la loi, en ce qui concerne le commencement et la fin des risques.

A l'égard des assurances fluviales, les art. 688 à 693 fixent des règles différentes pour la durée des risques. Ils commencent à courir du jour de la remise des effets au bureau de l'entrepreneur de transports ou au lieu du départ, et ils finissent dès leur arrivée à destination ou du moment de leur délivrance à l'assuré ou à son consignataire. — L'assureur ne répond pas des avaries, si le trajet a été effectué, sans nécessité absolue, par des voies extraordinaires ou dans des conditions qui ne sont pas usitées. — Si la durée du voyage est déterminée par la lettre de voiture, et qu'il en soit fait mention dans la police, l'assureur ne répond aucunement des avaries survenues après le délai dans lequel les effets auraient dû être transportés. — Si le bâtiment destiné au transport n'est pas désigné dans la police, le transport peut être effectué sur quelque bâtiment et par quelque moyen que ce soit, sans que l'assureur cesse d'être responsable. Même dans le cas

où le bâtiment sur lequel le chargement doit avoir lieu est désigné dans la police, les risques continuent pour le compte de l'assureur, si le transbordement sur un autre bateau a dû être opéré pour sauver les marchandises ou remettre le bâtiment à flot. — Lorsque les objets assurés doivent être transportés par terre, l'assureur répond des pertes et avaries même causées par la faute ou la fraude de ceux qui sont chargés de recevoir, de transporter ou de délivrer les effets.

Nous signalerons encore, en ce qui concerne l'abordage de bâtiments naviguant à l'intérieur, une modification à l'art. 340 précité (Voir *suprà*, la note p. 786). Si un bâtiment sous voile aborde et endommage un autre navire à l'ancre, sans qu'il y ait faute du capitaine ou des gens de l'équipage, chaque bâtiment supporte ses propres avaries. Il en est de même si l'un des navires appartient à la navigation maritime, et l'autre à la navigation intérieure (art. 756).

Allemagne. — *Des risques dont répond l'assureur et de ceux qui ne sont pas à sa charge.* — Le Code général allemand détermine les risques qui, à défaut de conventions des parties qui les étendent ou les restreignent, sont à la charge de l'assureur; ce sont : — 1° Les risques de sinistres provenant des éléments et des autres fortunes de mer, même si ces événements surviennent par suite de la faute d'un tiers, par exemple la voie d'eau, l'échouement, le naufrage, le bris, l'incendie, l'explosion, la foudre, le tremblement de terre, les glaces, etc. ; — 2° Les risques de guerre et l'arrêt de prince ; — 3° Le risque d'une saisie-arrêt prononcée à la diligence d'un tiers, sans qu'il y ait faute de la part de l'assuré ; — 4° Le risque de dépréciation dans les conditions que nous indiquerons ci-après, ainsi que le risque de piraterie, de pillage et d'autres voies de fait; — 5° Le risque de l'engagement à la grosse des marchandises dans le cas où ce mode d'emprunt est autorisé, ainsi que le risque de leur aliénation ou d'un emploi autre que celui qui était prévu, lorsque ces moyens sont nécessaires pour la continuation du voyage; — 6° Le risque des prévarications ou des fautes d'une personne de l'équipage, s'il en résulte un dommage pour l'objet assuré ; — 7° Le risque d'abordage, que le dommage soit causé au navire assuré par un autre navire,

ou que ce dommage consiste dans l'obligation de réparer le dommage causé par le navire abordeur.

L'assureur ne répond pas des dommages suivants : — 1° En cas d'assurance du navire ou du fret, du dommage résultant de l'état d'innavigabilité du navire, au moment où il quittait le port de départ, ou provenant de l'insuffisance de l'armement ou de l'équipage, ou enfin de ce qu'il aurait pris la mer sans que le capitaine fût muni des papiers nécessaires; l'assureur ne répond pas non plus, hors le cas d'abordage, du dommage causé par une personne de l'équipage à un tiers, dommage que les art. 451 et 452 du Code général allemand mettent à la charge de l'armateur. — 2° En cas d'assurance du navire seul, l'assureur ne répond pas du dommage arrivé au navire et aux agrès et apparaux, lorsque ce dommage n'est que la conséquence de l'usure ordinaire, ou qu'il n'est que l'effet de la vétusté, de la pourriture ou de l'action des vers. — 3° En cas d'assurance sur marchandises ou sur fret, l'assureur ne répond pas du dommage résultant du vice propre de la chose, de la détérioration qui se produit à l'intérieur des caisses et ballots, du déchet, du coulage ordinaire, de l'emballage défectueux, ou de l'action des rats et souris. Néanmoins l'assureur répond du dommage qui est le résultat du retard par suite d'un événement de mer dont il doit la réparation, lorsque le retard est considérable. — 4° L'assureur ne répond pas du dommage provenant du fait ou de la faute de l'assuré; et en cas d'assurance de marchandises ou de profits espérés, il ne répond pas du dommage imputable au chargeur, au destinataire ou au commissionnaire qui s'est chargé de l'expédition de la cargaison.

L'assureur est également obligé, lorsque l'assuré est en droit, à raison du dommage, de réclamer une indemnité du capitaine ou de toute autre personne. Ainsi l'assuré peut d'abord exercer son action contre l'assureur en réparation du dommage; mais il doit en même temps prêter son concours à l'assureur subrogé dans ses droits et actions, pour lui permettre de les exercer utilement; il doit notamment pourvoir aux frais de l'assureur, à la conservation et garantie des droits et actions, soit en retenant le fret ou en saisissant le navire, soit de toute autre manière (art. 528 du Code gén.).

Le Code général allemand indique encore, dans les art. 838 à 840, les autres risques dont répond l'assureur. — Sont à la charge de l'assureur : les contributions aux avaries grosses, et même à celles que l'assuré a lui-même à supporter à raison du dommage qu'il a souffert ; les frais de relâche forcée, qui, aux termes de l'art. 637, sont répartis entre le navire, le fret et la cargaison, lors même que les conditions de l'avarie grosse ne se rencontreraient pas; les emprunts à la grosse sur marchandises et les ventes de marchandises opérées pendant le voyage, par les besoins de l'expédition; le jet à la mer et les contributions auxquelles il peut donner lieu; les frais faits forcément ou utilement, soit pour le sauvetage, soit pour prévenir des pertes plus grandes, lors même que les mesures prises seraient sans succès ; les frais de vérification et d'expertise des dommages, ceux d'estimation, de vente et de rédaction de l'état de répartition (art. 838).

Ici se place une question de droit international résolue par la loi allemande. La classification des avaries grosses et les formes de leur règlement varient suivant les diverses législations; d'un autre côté, la vérification, l'expertise et la contribution aux avaries grosses se font d'après les lois et règlements en vigueur dans les localités où il y a lieu de procéder à ces opérations ; on devait se demander alors, dans le cas où un dommage considéré ou non comme avarie grosse par la loi allemande, n'était pas tel suivant la loi étrangère, si l'assureur était tenu du préjudice causé à l'assuré par ces différences entre la loi allemande et la loi étrangère. L'art. 839 du Code général décide formellement que l'assuré ne peut demander à l'assureur la restitution du dommage résultant de ce que ce dommage serait considéré comme avarie grosse par la loi étrangère, notamment par celle du lieu où l'assurance a été faite.

L'assureur n'est jamais tenu des contributions aux avaries grosses, si elles proviennent d'un événement de mer dont l'assureur n'est pas responsable, d'après le contrat.

Dans les art. 853 à 857, le Code allemand détermine, quant à l'étendue des risques, les effets de certaines clauses introduites ordinairement dans les polices. — S'il a été convenu que l'assureur ne se charge pas du risque de guerre, mais qu'il doit sup-

porter tous les autres risques, même après la survenance d'un fait de guerre, ce qui s'exprime par la clause « seulement pour risque de mer », l'assureur ne répond pas des dommages directement occasionnés par le fait de la guerre, notamment : de la confiscation par l'une des puissances belligérantes, de la prise, de l'endommagement, de la destruction ou du pillage par des vaisseaux de guerre et des corsaires; des frais résultant de l'embargo et de la demande en main levée, du blocus du port de séjour, du renvoi d'un port bloqué ou du stationnement volontaire dans un port par crainte justifiée des événements de guerre; des suites de ce séjour telles que la détérioration et le déchet des marchandises, les frais et risques du déchargement et du magasinage, les frais de réexpédition. — Dans le doute, on présume que le dommage survenu n'est pas le résultat du risque de guerre. — Lorsque l'assurance est ainsi faite « seulement pour risques de mer », le risque ne finit pour l'assureur que par la perte de la chose assurée par un fait de guerre, ou à compter de l'époque où le risque aurait cessé, si le risque de guerre n'avait pas été excepté.

Si le contrat contient la clause « pour arrivée réservée », le risque finissant pour l'assureur dès que le navire a jeté l'ancre ou qu'il a été amarré dans le port de destination à l'endroit accoutumé ou convenable, l'assureur n'est tenu que dans les limites suivantes : — 1° En cas d'assurance sur corps, s'il y a lieu à délaissement par perte totale ou dans les autres cas prévus par la loi ou la convention, ou si le navire est vendu après déclaration d'innavigabilité à la suite d'un sinistre survenu avant l'arrivée au port de destination ; — 2° En cas d'assurance des marchandises, si, par suite d'un sinistre, les marchandises ou une partie des marchandises n'arrivent pas au port de destination, notamment si elles sont vendues avant leur arrivée dans ce port. Mais si les marchandises arrivent au port de destination, l'assureur n'est tenu ni des avaries ni des dommages résultant de ces avaries. — Au surplus, l'assureur ne supporte pas, en vertu de la clause « pour arrivée réservée », les contributions, jets et frais énoncés dans l'art. 838 précité.

Si le contrat contient la clause « *franc d'avarie, sauf en cas d'é-*

chouement », l'assureur ne répond aucunement des avaries, que le dommage consiste en une diminution de valeur ou même en une perte totale ou partielle, résultant par exemple de ce que les marchandises assurées sont arrivées au port de destination complétement détériorées ou altérées dans leur essence, ou qu'elles ont été vendues en cours de voyage comme avariées et sujettes à une détérioration nouvelle et imminente, à moins toutefois que le navire ou l'allège sur lequel les marchandises assurées sont chargées, ne vienne à échouer. — Il y a échouement dans les cas suivants : si le navire sombre, s'il coule bas, si sa coque se brise, s'il fait naufrage, et généralement s'il subit un sinistre tel qu'il ne puisse être radoubé. Il y a aussi échouement si le navire touche des bas-fonds dans des circonstances telles qu'il n'ait pu les éviter, et s'il ne peut être remis à flot, ou s'il n'est relevé que dans les conditions suivantes : 1° à l'aide de mesures extraordinaires, par exemple en coupant les mâts, en jetant à la mer ou en déchargeant une partie de la cargaison, etc., ou par le fait d'une très-forte marée, en dehors de toutes les mesures ordinaires, comme en guindant sur l'ancre, en coiffant les voiles, etc. ; 2° après avoir souffert une avarie considérable au corps du navire. — Lorsque l'assurance est faite « franc d'avaries, sauf en cas d'échouement » et qu'elle est limitée aux risques que nous venons d'énoncer, on présume, jusqu'à preuve contraire, que l'avarie survenue à la suite des circonstances qui constituent l'échouement, est due à cette cause. En cas d'échouement ou de sinistre équivalent, l'assuré répond du dommage, sous déduction de la franchise légale de trois pour cent, comme nous le verrons ci-après, et à l'exclusion de toute autre avarie. — L'assureur est ainsi tenu de tout dommage résultant de l'échouement ou de toute autre cause de sinistre qui y est assimilée, absolument comme si la franchise d'avaries n'était pas stipulée ; mais il ne répond aucunement des avaries survenues par d'autres causes. Par suite, il est tenu des contributions, jet et frais mentionnés dans l'art. 838 précité ; mais il ne répond des frais de sauvetage que lorsqu'ils ont eu pour effet d'éviter des pertes ou dommages qui devaient rester à sa charge, comme provenant de l'échouement. — Par la clause dont nous parlons, l'assureur n'est pas affranchi du dom-

mage causé par l'incendie, lorsque le feu ne s'est pas déclaré spontanément; il n'est pas non plus affranchi du dommage résultant de l'incendie allumé par une canonnade.

Si le contrat contient la clause « *franc de bris, sauf en cas d'échouement* », on applique les prescriptions que nous venons d'énoncer, sous cette réserve que l'assureur ne répond du bris que dans les cas où il répond des avaries par la clause « franc d'avaries, sauf en cas d'échouement ».

Du déroutement volontaire ou forcé et du changement de voyage ou de navire. — Les art. 817 et 818 du Code général allemand règlent en ces termes la responsabilité de l'assureur, en cas de déroutement volontaire ou forcé: — Si, avant que le risque ait commencé à courir pour l'assureur, un autre voyage est substitué au voyage assuré, l'assureur est affranchi de toute responsabilité, en cas d'assurance du navire et du fret; dans les assurances sur tout autre objet, notamment sur marchandises, l'assureur n'est tenu des risques du voyage substitué que lorsque le changement de voyage n'a été effectué ni par l'assuré, ni par ses ordres, ni de son consentement. — Si le changement de voyage a lieu après que les risques ont commencé à courir pour l'assureur, ce dernier n'est point tenu des sinistres et des avaries qui surviennent après le déroutement, à moins qu'il ne soit prouvé que le changement de route ou de voyage n'a été effectué ni par l'assuré, ni par ses ordres, ni de son consentement, ou à moins que ce changement n'ait été nécessité par un cas de force majeure; mais l'assureur ne répondrait pas, même en cas de force majeure, des conséquences d'un déroutement résultant d'un risque qui ne serait pas à sa charge. — La loi détermine les caractères du changement de voyage. Ainsi il y a changement de voyage, dès que la résolution de changer la destination du navire a été prise, lors même que le navire se trouverait encore dans la route conduisant au port de destination primitive, qui serait la même pour se rendre à la nouvelle destination. — L'art. 505 règle les devoirs du capitaine, en cas de déroutement par force majeure : si un accident quelconque empêche de continuer le voyage dans la direction primitive, le capitaine peut continuer le voyage en suivant une autre direction, ou le suspendre pour un temps plus ou moins long, ou retourner au

port de départ, selon que le comportent les circonstances et les instructions. — Si le commencement ou l'achèvement du voyage est indûment retardé par l'assuré, ou par ses ordres, ou de son consentement, s'il y a déviation de la route conduisant au port de destination pour lequel le voyage est assuré, si le navire relève dans un port dont l'entrée ne peut pas être considérée comme comprise dans le voyage assuré, ou si l'assuré occasionne de toute autre manière une aggravation ou un changement de risques, et qu'il ne remplisse pas à cet égard les obligations qui peuvent résulter du contrat, l'assureur n'est pas tenu des dommages qui surviennent postérieurement. — Il en reste néanmoins tenu dans les cas suivants : 1° Si l'aggravation ou le changement de risques n'a pu exercer d'influence sur le sinistre subséquent; 2° Si l'aggravation ou le changement des risques, après qu'ils ont commencé à courir, est dû à un cas de force majeure, à moins que le sinistre ne doive être attribué à un risque dont l'assureur n'est pas responsable; 3° Si le capitaine s'est décidé à s'écarter de sa route par des motifs d'humanité, par exemple pour venir en aide à des naufragés (art. 818).

Lorsque l'assurance est faite avec la clause « *dans un port entre plusieurs* », l'assuré a le choix de décharger dans l'un ou l'autre de ces ports. Si l'assurance est faite « pour un port et pour un autre port» ou « pour un et plusieurs autres ports », l'assuré peut aborder chacun des ports désignés. — Lorsque l'assurance contient la clause de faire échelle ou que l'assuré s'est réservé la faculté de relever dans plusieurs ports, l'assuré ne peut aborder dans ces différents ports que suivant l'ordre convenu ; et à défaut de stipulation à cet égard, suivant l'ordre immédiatement correspondant à sa route, c'est-à-dire sans rétrograder ; toutefois il n'est pas obligé de visiter chacun de ces ports. — Bien que l'ordre indiqué dans la police soit considéré comme celui qui a été stipulé, il peut résulter des circonstances que les parties aient entendu adopter un ordre différent (Art. 836 et 837).

Le chargement de marchandises assurées sur un autre navire que celui désigné par le contrat, a pour effet de dégager l'assureur de toute responsabilité à raison de perte ou de dommage. Néanmoins sa responsabilité continue si, après que les risques ont déjà com-

mencé à courir pour lui, les marchandises ont été transbordées sur un autre navire, sans l'ordre ni le consentement de l'assuré, ou si le transbordement a eu lieu à la suite d'un sinistre, pouvu que ce sinistre provienne d'un risque à la charge de l'assureur (art. 820). — L'art. 566 dispose que le dommage survenu à la suite d'un transbordement opéré par le capitaine, sans ordre du chargeur, est un dommage dont il répond personnellement, à moins qu'il ne prouve que le dommage n'aurait pas été évité, même si le transbordement n'avait pas eu lieu. Il est entendu qu'il ne s'agit pas ici du cas de force majeure.

Le changement de capitaine, après que celui-ci a été désigné par le contrat, constitue-t-il un changement ou une aggravation de risques qui dégage l'assureur de toute responsabilité ? L'art. 819 répond à cette question : Si le capitaine est désigné, lors de la conclusion du contrat, cette désignation seule n'implique pas encore la promesse que le capitaine désigné gardera la conduite du navire.

Franchise légale. — La loi allemande a établi, pour les avaries particulières et dans les cas qu'elle détermine, une franchise de trois pour cent (art. 849 à 851). — L'assureur n'est point tenu de rembourser les avaries particulières, lorsque, indépendamment des frais d'expertise et de répartition, elles ne dépassent pas le chiffre de trois pour cent de la valeur assurable ; si elles s'élèvent au delà, il doit le remboursement sans déduction des trois pour cent. — Si le navire est assuré pour un temps déterminé ou pour plusieurs voyages, les trois pour cent sont comptés pour chaque voyage séparément. D'après l'art. 760, est réputé voyage celui pour lequel le navire a été équipé de nouveau, ou qui commence, soit en vertu d'un nouveau contrat d'affrétement, soit après le déchargement achevé. — L'assureur ne profite pas de la franchise des trois pour cent, lorsque le dommage consiste en contributions aux avaries grosses ou en frais de sauvetage. — Si les parties conviennent d'une franchise inférieure ou supérieure aux trois pour cent, il y a lieu d'appliquer néanmoins les dispositions que nous venons d'indiquer, sauf à substituer aux trois pour cent la quotité convenue entre les parties.

De la durée des risques. — Lorsqu'il y a assurance du navire

pour un voyage, le risque commence, pour l'assureur, du moment où commence la mise à bord du chargement ou du lest, ou, s'il n'y a ni chargement, ni lest à prendre à bord, du moment où le navire lève l'ancre pour partir; le risque finit au moment où se termine, au port de destination, le déchargement de la cargaison ou du lest. — Si le déchargement est indûment retardé par l'assuré, le risque finit à dater du moment où le déchargement aurait été opéré sans retard. — Si avant que le déchargement ne soit achevé, le navire a pris à bord un chargement ou du lest pour un nouveau voyage, le risque finit au moment où commence la mise à bord du chargement ou du lest.

Si l'assurance est faite sur marchandises, sur profit espéré ou sur la prime d'assurance de marchandises, le risque commence à courir du moment où les marchandises quittent la terre, pour être mises à bord du navire ou placées sur une des alléges; il finit au moment où les marchandises sont mises à terre au port de destination. Dans les assurances de cette nature, si le déchargement est indûment retardé par l'assuré, le chargeur, le destinataire ou le commissionnaire, le risque cesse à compter de l'époque où le déchargement aurait été opéré sans le retard. — Lors du chargement ou du déchargement, l'assureur supporte le risque de l'emploi des alléges, conformément à l'usage des lieux.

Si l'assurance est faite sur fret, le risque commence et finit, quant aux sinistres auxquels est exposé le navire et par suite le fret, au moment où le risque commencerait et finirait si le navire était assuré pour le même voyage. — En ce qui concerne les sinistres anxquels sont exposées les marchandises et par suite le fret, le risque commence et finit au moment où le risque commencerait et cesserait si les marchandises étaient assurées pour le même voyage.

Si l'assurance porte sur les prix du passage, le risque commence et finit au moment où le risque commencerait et finirait si le navire était assuré.

L'assureur du fret et des prix de passage n'est tenu, en cas de sinistre survenu au navire, qu'autant qu'il y a eu réellement un traité signé soit pour le fret, soit pour le prix de passage. — Et

si l'armateur charge des marchandises sur son navire pour son propre compte, l'assureur ne répond du sinistre qu'autant que les marchandises ont déjà quitté la terre pour être mises à bord du navire ou embarquées sur des alléges.

Lorsqu'il y a assurance d'emprunts à la grosse et de frais d'avaries, le risque court du jour où les sommes ont été avancées, ou, si l'assuré a déboursé les frais de réparations d'avaries, du jour où les sommes ont été employées ; il finit au moment où finirait l'assurance des objets engagés à la grosse ou au profit desquels les frais d'avaries ont été employés.

Le risque commencé court, pour l'assureur, sans solution de continuité, pendant le temps stipulé ou pendant le voyage assuré. L'assureur supporte notamment le risque pendant le séjour dans un port de relâche forcée ou dans un port d'échelle; et s'il y a assurance pour l'aller et le retour, il supporte le risque, pendant le séjour du navire au port de destination du voyage d'aller. — Si quelque sinistre rend nécessaire le débarquement provisoire des marchandises, ou si le navire est mis en chantier pour être radoubé, l'assureur supporte également le risque pendant que les marchandises ou le navire se trouvent à terre.

Lorsque le voyage commencé est volontairement ou involontairement abandonné après que les risques ont commencé à courir, la responsabilité de l'assureur cesse au port où finit le voyage. — Quant aux marchandises, si, après l'abandon du voyage, elles sont expédiées au port de destination par une autre voie que par le bâtiment destiné à les transporter, le risque continue à leur égard; il continuerait même si la réexpédition avait lieu, en tout ou en partie, par voie de terre. Dans ce cas, l'assureur supporte les frais du débarquement antérieur, les frais de dépôt provisoire et l'excédant des frais occasionnés par la réexpédition, même par terre. Il faut remarquer toutefois que si l'abandon volontaire ou involontaire du voyage peut ne pas mettre fin à la responsabilité de l'assureur, c'est seulement dans les cas prévus par les art. 818 et 820 (voir *suprà, Du déroutement vol. ou forcé, et du chang. de voyage ou de nav.*, p. 797).

Si la durée de l'assurance est établie par jours, semaines ou années, le temps se calcule d'après le calendrier, et le jour se compte

de minuit à minuit. L'assureur supporte le risque pendant tout le jour qui marque son commencement et pendant tout le jour qui marque la clôture. Le temps se règle sur l'heure du lieu où mouille le navire.

Si, lorsque l'assurance est faite à temps, le navire se trouve en route, à l'expiration du terme de l'assurance, cette assurance, s'il n'y a stipulation contraire, est censée prolongée jusqu'à l'arrivée au premier port considéré comme port de destination, et si l'on y fait un déchargement, jusqu'à l'achèvement du déchargement. L'assuré a néanmoins le droit d'empêcher la prolongation de l'assurance, tant que le navire n'est pas encore en route, en faisant à cet effet une notification à l'assureur. — L'assuré est tenu, si l'assurance est prolongée, de continuer à payer la prime convenue pendant toute la durée de la prolongation, et si le navire était présumé perdu par suite du défaut de nouvelles, jusqu'à l'échéance du terme fixé par la déclaration de la perte irrévocable. — Lorsque la prolongation de l'assurance est exclue soit par une clause du contrat, soit par une notification de l'assuré faite en temps utile, et que le navire vient à être présumé perdu par défaut de nouvelles, il peut y avoir doute, au cas où l'assurance prend fin dans les délais fixés par la loi pour qu'il y ait présomption de perte du navire, sur le point de savoir si la perte est survenue avant ou après que l'assurance ait pris elle-même fin. Aussi, dans le doute, l'art. 835 se prononce-t-il pour la libération de l'assureur (art. 827 à 835).

La durée des risques se règle aussi d'une manière particulière, lorsque le contrat d'assurance contient la clause « franc de guerre ». L'art. 852 dispose à cet égard : s'il a été stipulé que l'assureur ne supportera pas les risques de guerre et que l'assurance des autres risques ne durera que jusqu'à la survenance d'un fait de guerre, ce qui s'exprime par la clause « franc de guerre », le risque finit pour l'assureur à partir du moment où le risque de guerre commence à exercer une influence sur le voyage ; par exemple, lorsque le commencement ou la continuation du voyage est empêché par des vaisseaux de guerre, des corsaires ou par un blocus, ou encore si le voyage est ajourné afin d'éviter le risque de guerre, ou si le navire dévie de sa route pour cette raison, ou si

le capitaine perd la libre conduite de son navire par suite de fait de guerre.

Autriche. — Nous renvoyons à ce que nous avons dit au chapitre 1er, relativement au droit maritime autrichien (voir *suprà*, p. 564).

D'après la police de *Trieste*, sont au risque de l'assureur : le naufrage, l'incendie, la piraterie, la perte totale du bâtiment, l'échouement avec bris qui rend le navire innavigable. Si, par l'une de ces causes ou toute autre constituant un accident de mer, le navire subit une perte totale ou partielle, l'assureur ne répond de la perte que jusqu'à concurrence des trois quarts de la somme assurée, lors même que le dommage serait supérieur ; la perte ou détérioration s'apprécie, non d'après la valeur de l'objet détérioré comparée avec la valeur primitive, mais bien d'après les dépenses nécessaires pour réparer le dommage réel, souffert par le navire ; ces dépenses doivent être fixées par un devis d'expert. — Ne sont pas à la charge de l'assureur : les dommages et les dépenses qui sont réputées avaries ; le dommage et la perte résultant de l'état de guerre, des hostilités, représailles, arrêt, blocus, capture, confiscation, interdiction de commerce de la part d'un gouvernement ami ou ennemi, reconnu ou non reconnu, et en général de tous les accidents qui accompagnent l'état de guerre ; les dommages résultant de la contrebande et du commerce prohibé et clandestin ; les pertes et dommages résultant du vice propre du navire, non plus que les dégâts causés par la piqûre des vers dans les parties qui ne sont point revêtues d'une armure métallique ; la baraterie, toutes les fois que le sinistre est imputable à la faute du capitaine ou de l'équipage, pendant le séjour à terre ; les suites du sequestre ou de la vente du navire, soit au port d'expédition, soit à celui de destination, sur les poursuites exercées au nom du souverain ou à la requête d'un créancier.

Dans l'assurance au voyage, le risque à la charge de l'assureur commence du moment où le bâtiment commence à charger les marchandises, et s'il ne prend pas charge, du moment où il lève l'ancre pour mettre à la voile ; et il cesse vingt-quatre heures après que le navire est arrivé et ancré au port de destination ; et s'il est chargé, après le déchargement ou dans les quinze jours qui sui-

vent l'arrivée ou l'ancrage, si le déchargement n'a pu être terminé plus tôt. Dans l'assurance faite à temps ou pour l'aller et retour, l'assureur court le risque pendant tout le temps que le navire stationne dans les ports où il doit toucher pour le voyage.

Le port d'expédition est considéré comme port de relâche, toutes les fois que le navire, après l'avoir quitté en bon état, est contraint d'y retourner pour réparer des avaries.

Angleterre. — L'assureur répond de tous les accidents qui arrivent par *fortune de mer*, et ce mot s'entend de tous ceux qui proviennent des éléments ou qui constituent les périls ordinaires de la navigation, tels que tempête, naufrage, échouement, abordage fortuit, incendie, actes de l'ennemi, prise, pillage, piraterie.

La police de Londres assure contre tous les risques de mer, l'incendie, les faits de guerre ou de piraterie, les saisies, prises, arrêts ou molestations de souverains, princes, peuples de quelque nation ou condition qu'ils soient, baraterie de patron ou d'équipage, et tous autres dommages ou avaries qui peuvent atteindre ou détériorer les valeurs, marchandises, navire ou autres effets assurés.

Si le contrat est muet à l'égard de la baraterie de patron, l'assureur n'en est pas responsable; mais la police assure presque toujours contre ce genre de risques.

La baraterie de patron s'entend de tout préjudice occasionné à l'assuré par fraude ou méchanceté du patron ou des gens de l'équipage; la faute grave est un fait de baraterie : ainsi il a été jugé que le capitaine chargé d'acheter des marchandises pour l'armateur, qui entrait dans un port ennemi pour y faire ses achats et qui y était capturé, commettait un acte de baraterie dont répondait l'assureur. — Le sinistre causé par la faute de l'assuré ou de son commissionnaire n'est pas à la charge de l'assureur.

Le jet à la mer est garanti par l'assurance. Les courtiers d'assurances sont généralement chargés d'estimer la perte et d'en faire la répartition entre tous ceux qui y contribuent; et c'est d'après leur expertise que les assureurs remboursent la part d'indemnité portée à la charge de chaque assuré.

Nous noterons ici une disposition de la loi anglaise, qu'on a souvent taxée de barbarie : les marchandises qui, par suite de

naufrage ou de jet à la mer, sont portées sur les côtes de la Grande-Bretagne ou de l'île de Man, sont assimilées aux marchandises importées et assujetties aux mêmes droits, si le propriétaire fait la réclamation de ces objets. Les droits que supporterait un assuré, dans de telles conditions, seraient à la charge de l'assureur.

L'abordage est un risque à la charge de l'assureur, qu'il soit fortuit ou qu'il soit causé par la faute du capitaine.

Les pertes et les frais extraordinaires qui résultent de la relâche forcée, et pendant la durée de la relâche, les loyers et dépenses de l'équipage sont couverts par l'assurance. — Cependant le séjour prolongé du navire au milieu des glaces ne constitue pas par lui-même un risque de mer; car c'est là un fait habituel et prévu dans les voyages au milieu des mers polaires.

La déviation forcée par suite d'un accident de mer est un risque dont répond l'assureur. Toutefois il ne faut pas que la déviation soit causée par la simple crainte d'un danger.

La piraterie est au nombre des risques assurés; mais il n'en est pas de même du simple vol commis à bord, sans violence.

En cas d'incendie, l'assureur est tenu de la perte, à moins qu'il ne soit prouvé que le sinistre provient du vice propre de la chose assurée ou qu'il a été causé par la faute du capitaine ou des matelots; et il en répond, même dans ce dernier cas, si la baraterie a été assurée.

La responsabilité de l'assureur, en cas de prise, est poussée si loin qu'on l'applique dans le cas où la prise a été occasionnée par la faute du capitaine ou de l'équipage; et cela, sans considérer si la baraterie de patron a été assurée ou non. — La loi interdit formellement aux capitaines de navires capturés toute convention de rachat, et annule les lettres de change et autres gages donnés en garantie de la rançon (Stat. Georges 19, II, ch. XXXVII). Par suite, l'assureur ne pourrait être garant de la rançon indûment payée. Ces dispositions sont d'ordre public.

Le dommage causé par les rats et celui causé par les insectes qui s'attaquent à certaines espèces de marchandises, sont à la charge de l'assureur.

Énumérons maintenant les risques dont ne répond pas l'assu-

reur. La déviation volontaire ou le changement de route, par ignorance ou impéritie du capitaine, sont des risques dont l'assureur est affranchi. Mais si le navire dévie pour se diriger vers le port le plus rapproché, afin de réparer des avaries, de se radouber ou de remonter son équipage, l'assureur reste garant de ce nouveau risque.

Si le sinistre ou les avaries proviennent du vice propre de la chose assurée, l'assureur ne répond pas du dommage.

Les risques de guerre sont couverts par l'assurance. Divers statuts prescrivent au capitaine, en temps de guerre, de ne naviguer que sous convoi, sous peine de perdre le bénéfice de l'assurance (Stat. 38, Georg. III, 76; 43 Georg. III ch. v).

Cependant les polices anglaises introduisent quelquefois les clauses : « franc de blocus du port de destination, » « franc de prise et d'arrêt au port, » ou même : « franc de prise et d'arrêt et de leurs conséquences. » On introduit souvent aussi dans les polices la clause de « garantie de neutralité. » Par cette clause, l'assuré n'affirme pas seulement le caractère neutre de l'objet assuré ; il s'oblige aussi à maintenir, pendant le voyage, ce caractère de neutralité. La garantie de neutralité implique, de la part de l'assuré, la déclaration qu'il n'appartient à aucune des puissances belligérantes, soit par sa naissance, soit par son domicile.

L'assureur répond des dommages résultant d'une collision ; le propriétaire du navire en répond lui-même, bien qu'elle soit le résultat d'un accident fortuit. Ainsi le propriétaire répond, dans ce cas, des morts d'hommes, des blessures aux personnes, de même que des avaries ou des pertes de marchandises. Mais il n'en répond que jusqu'à concurrence de la valeur de son navire et du fret, estimée au minimum à 15 liv. sterl. par tonneau.

Les risques commencent, pour le navire, dès qu'il met à la voile ; pour les marchandises, au moment du chargement; pour le fret, dès que le chargement est commencé. Les risques finissent, pour le navire, vingt-quatre heures après que le navire a été ancré et amarré au lieu de destination ; et, pour les marchandises, dès qu'elles ont été déchargées et déposées à terre. — Remarquons toutefois, quant aux risques sur marchandises, que l'assu-

reur anglais ne répond pas, pour l'embarquement, du transport du quai à bord; mais qu'il répond du transport du bord au quai pour le débarquement. Aucune assurance ne peut excéder une année; elle doit être renouvelée (Stat. 35 Georg. III, ch. LXIII § 12).

En ce qui concerne l'état de navigabilité du navire, nous renvoyons à ce que nous avons déjà dit au chapitre précédent (Angl., p. 721).

Nous renvoyons également à ce que nous avons dit au chap. III (Angl., p. 636) sur les mentions que doit contenir la police, relativement aux risques et à leur point de départ.

Danemark. — Conformément aux art. 5 et 6 de la police de *Copenhague*, les assureurs répondent de la baraterie de patron, mais non du dommage provenant du fait de l'assuré, ou qui serait déja survenu avant la signature de la police; mais il répond du dommage antérieur à l'assurance, dans le cas où elle est faite après le départ du navire, sur bonnes ou mauvaises nouvelles. — Notons une autre disposition importante de la police de *Copenhague :* si l'assurance est faite sur marchandises, l'assureur garantit toute espèce de dommages par faute, négligence ou même fraude du patron ou des gens de l'équipage; mais si elle est faite su corps, la responsabilité de l'assureur est limitée aux cas de négligence du patron et ne s'étend pas aux cas de fraude. — Les autres risques, c'est-à-dire ceux provenant de la fortune de mer, sont déterminés suivant le droit commun. — Les risques de l'assurance sur marchandises commencent à courir du moment de leur embarquement, et finissent lorsqu'elles sont déchargées à terre.

Le contrat est résilié, s'il y a changement volontaire de route ou si le navire est chargé de marchandises en moindre quantité que celles assurées. Dans ce cas, l'assureur a droit à une indemnité de demi pour cent de la prime. Le propriétaire du navire ou le capitaine qui est son mandataire, doit informer sans retard l'assureur du déroutement ou de l'insuffisance du chargement. — Le changement forcé de route, par événement de mer, n'annule pas le contrat. Le capitaine et trois des principaux de l'équipage doivent affirmer sous serment le cas de force majeure.

Aux termes des art. 10 et 14 de la police de *Copenhague*, l'as-

sureur n'est tenu de la réparation des dommages que lorsqu'ils excèdent trois pour cent de la valeur assurée. La police stipule, en outre, sur toutes les avaries, une franchise de deux pour cent.

L'assureur répond des dommages causés par l'abordage, mais seulement dans certaines conditions énoncées dans l'art. 8 de la police de *Copenhague*. Le navire n'est assuré contre l'abordage que lorsque l'accident est arrivé dans un pays où aucun droit n'est accordé au navire abordé par un autre, ou lorsque l'accident a eu lieu en pleine mer et qu'il y a doute sur le point de savoir si l'abordage est fortuit ou non; mais, dans ce dernier cas, le propriétaire du navire assuré doit subroger l'assureur dans tous ses droits contre le navire abordeur. Il n'y a là qu'une avarie particulière. — Lorsqu'il y a doute sur le caractère de l'abordage, le capitaine et les gens de l'équipage doivent prêter le serment que l'accident a été fortuit; et alors le dommage est supporté par portion égale par chacun des deux navires; le dommage commun est estimé à dire d'experts.

En ce qui concerne la durée des risques, la loi est muette; mais la police de *Copenhague* porte que, pour les marchandises, les risques commencent du moment où les marchandises quittent le quai de chargement et durent jusqu'au moment où elles sont déposées à quai, au port de destination; le délai de déchargement est limité à quinze jours.

Suède. — L'assureur est particulièrement responsable : 1° en cas d'accidents ou de sinistres, quand même ces accidents seraient dus à l'imprudence d'un tiers, tels que voie d'eau, échouement, naufrage, incendie, explosion, chute de la foudre, tremblement de terre, avaries par suite de débâcle des glaces, de renversement, de coups de mer, etc.; 2° en cas de guerre ; 3° en cas de saisie ou de séquestre ; 4° en cas de pillage, brigandage, piraterie et autres violences ; 5° quand il y a nécessité d'engager dans un emprunt à la grosse les objets assurés, pour pouvoir continuer le voyage; 6° en cas d'improbité ou d'incapacité du capitaine ou de quelqu'un des gens de mer, lorsqu'il en résulte un dommage pour les objets assurés ; 7° en cas de collision, soit que le dommage éprouvé par les objets assurés résulte immédiatement de cette collision, ou que des avaries en soient la consé-

quence, soit qu'il faille vendre ces objets pour indemniser une tierce personne des dommages que la collision lui a fait éprouver.

L'assureur n'est point responsable dans les cas suivants : 1° Si l'assurance porte sur le navire ou sur le fret, il ne répond pas des avaries qui proviennent de ce que, au moment où les risques ont commencé à courir, le navire n'était pas suffisamment prêt à prendre la mer, ni armé, ni équipé convenablement, ni muni des agrès nécessaires ; il n'est pas non plus responsable des indemnités que le propriétaire du navire est tenu de payer à un tiers, par la faute du capitaine ou de l'équipage, sauf le cas de collision. Lorsque l'assureur, après avoir pris connaissance de l'état du navire qui va prendre la mer, le juge suffisamment prêt à courir les risques du voyage, il n'est plus admis, en cas d'avaries, à opposer les vices de construction, d'armement et d'équipement, pour se dispenser de couvrir les pertes, à moins qu'il ne puisse prouver que l'assuré, au moment de conclure le traité, avait connaissance de ces défauts et qu'il les a dissimulés. 2° Si l'assurance porte sur le navire, l'assureur ne répond pas des avaries qui proviennent de vétusté. 3° Si elle porte sur les marchandises ou sur le fret, il ne répond point des pertes qui résultent de la nature des choses, par exemple du coulage des liquides, sans qu'aucun choc extérieur ait brisé les récipients où ils sont contenus, de la corruption des fruits, de la fermentation des grains, des dégâts causés par la vermine. Si, cependant, le voyage se prolongeait d'une manière notable par suite d'un sinistre prévu lui-même dans le contrat d'assurance, l'assureur serait responsable des pertes qui viennent d'être mentionnées. 4° Si l'assurance porte sur les marchandises et sur le profit espéré, l'assureur ne répond pas des pertes causées par la faute du déchargeur ou du consignataire, agissant l'un et l'autre en cette qualité. 5° Enfin il ne répond pas des pertes survenues par la faute de l'assuré, à moins que celui-ci n'ait sacrifié les objets assurés pour sauver le navire ou la cargaison d'un danger prévu dans l'assurance (art. 223 et 224 du Code marit. suéd.).

Si, avant que les risques commencent à courir, il y a déroutement, l'assureur n'est plus responsable, en ce qui concerne

le navire et le fret; mais ses autres engagements subsistent, à l'égard des marchandises, pourvu que le déroutement n'ait pas eu lieu par le fait de l'assuré ou avec son assentiment. — Quand, par suite du déroutement ou de toute autre cause postérieure au jour où les risques de l'assureur commencent à courir, ces risques se trouvent modifiés ou augmentés, l'assureur n'est plus responsable des pertes survenues à la suite de ce changement, pourvu que les causes qui ont changé ou augmenté les risques se soient produites par le fait de l'assuré et avec son assentiment, qu'elles aient influé directement sur les pertes qui ont suivi, et qu'elles ne résultent pas elles-mêmes de mesures prises pour parer à des dangers prévus dans la police d'assurance (art. 218 et 219).

Quand l'assurance est faite avec la clause « franc d'hostilités, » l'assureur est déchargé des risques de guerre et des pertes de toute nature qui peuvent survenir à partir de l'interruption du voyage par suite de la guerre. — Si l'assurance porte exclusivement sur les risques de mer, l'assureur ne devient pas responsable des pertes causées directement par les actes d'hostilité; mais il répond de celles qui sont dues à l'empêchement ou à l'interruption du voyage par suite de la guerre. — Enfin, si l'assurance porte exclusivement sur le cas d'échouement, l'assureur ne répond que des pertes survenues quand le navire échoue ou qu'il sombre dans des circonstances telles que le navire ne vaut plus la peine d'être réparé; l'assureur répond également, dans l'assurance de cette nature, des pertes causées par l'incendie ou par l'artillerie ennemie. — Il y a échouement, dans le sens de la loi, quand le navire, par suite des circonstances qui précèdent, coule à fond et ne peut plus être remis à flot, qu'il ne peut plus être relevé qu'au prix de sacrifices extraordinaires, tels que la perte des mâts, celle de la cargaison, etc., ou encore quand la coque du navire a subi de graves avaries (art. 234).

Les art. 235 à 243 sont relatifs à la durée des risques. — Les risques à la charge de l'assureur commencent à courir comme il suit : Dans les cas où le navire et le fret sont seuls assurés et pour un seul voyage, à l'heure précise où le capitaine fait charger la cargaison ou le lest; quand l'assurance porte sur la car-

gaison, le profit espéré ou les avances sur marchandises, au moment où les marchandises sont enlevées du sol pour être chargées. Ils cessent de courir : dans le premier cas, quand le débarquement des marchandises est terminé ou quand on peut dire qu'il le serait sans la négligence de l'assuré; dans le second cas, également quand le déchargement est terminé ou n'est retardé que par la négligence de l'assuré ou de celui qui reçoit les marchandises en son nom. — Dans les assurances des sommes prêtées à la grosse ou avancées pour réparation d'avaries, les risques commencent à courir du jour où, les fond sont été prêtés, ou, s'il s'agit d'autres avances, du jour où les fonds versés ont reçu l'emploi qui leur est destiné; ils cessent, dans les deux cas, quand les biens affectés à l'emprunt à la grosse ou ayant nécessité les avances d'avaries cessent eux-mêmes de courir aucun risque. — Si l'assurance est faite pour l'aller et retour, les risques à la charge de l'assureur courent sans interruption depuis le moment du chargement, au port de départ, jusqu'à ce que le navire, à son retour, ait été complétement déchargé. Si l'assurance de l'aller est distincte de celle du retour, les risques de la première cessent et ceux de la seconde commencent au moment où l'on charge le navire pour le retour, quand même on y aurait laissé une partie de la cargaison qu'il avait en allant. — Si l'assurance est faite pour des marchandises destinées à être débarquées soit dans un port, soit dans un autre, et que le navire, arrivé à l'un des endroits désignés, y laisse tout ou partie de sa cargaison, la responsabilité de l'assureur cesse à ce moment même, et il garde la prime. Si la police d'assurance porte que le débarquement s'effectuera en plusieurs fois et en plusieurs lieux, le capitaine peut laisser une partie de sa cargaison dans un lieu, et garder le reste pour le débarquer dans une ou plusieurs des localités mentionnées sur la police : dans ce cas, la responsabilité de l'assureur ne cesse que lorsque le débarquement est complétement terminé dans la dernière localité, et dans les délais indiqués par la loi ou par la convention. Si le navire et la cargaison sont assurés l'un et l'autre pour le voyage, l'assurance vaut pour le voyage entier, quand même une partie de la cargaison aurait été débarquée dans une ou plusieurs localités autres que le lieu de destination. — Quand l'assurance est faite à partir d'une lo-

calité où le navire n'est pas encore parvenu, la responsabilité de l'assureur commence du moment où le navire y arrive. Si l'assurance est faite alors que le navire est déjà en cours de voyage, elle commence à dater du jour que l'assuré indique comme ayant été le jour du départ.

Dans l'assurance faite avec la clause « franc d'hostilités », les risques cessent de courir à la charge de l'assureur du jour où les circonstances de la guerre commencent à influer sur le voyage. Si l'assurance porte exclusivement sur les risques de mer, comme nous l'avons vu dans l'art. 234 précité, les risques cessent quand les biens assurés sont déclarés de bonne prise, ou bien au moment même où les risques auraient cessé de courir, si l'assurance avait été faite avec la clause « franc d'hostilités ». Si l'assurance est faite pour un temps déterminé, la supputation du temps se fait à l'aide du calendrier, en comptant de minuit à minuit. Le jour où l'assurance commence à courir et celui où elle finit sont, l'un et l'autre, dans la période fixée pendant laquelle l'assureur est responsable. Il faut s'en tenir, pour la supputation du temps, à l'heure de chaque localité, qui varie suivant les latitudes. — Quand le navire étant devenu innavigable, en cours de voyage, il y a lieu de transborder les biens assurés sur un ou plusieurs navires, l'assureur est toujours responsable de ces biens; et, de plus, il paie à l'assuré les frais et pertes qui résultent pour lui du transbordement, et de l'augmentation du fret. L'assuré, en pareil cas, est tenu de transmettre à l'assureur la nouvelle du transbordement dès qu'il l'a lui-même reçue. — Lorsqu'en assurant un navire et des marchandises qui doivent voyager sous escorte, on a indiqué l'endroit précis où stationnent le bâtiment ou les bâtiments qui doivent escorter le navire, l'assureur est responsable, même dans le cas où le navire et les marchandises seraient capturés avant d'avoir pu rejoindre leur escorte.

Les précautions à prendre par le capitaine pour éviter les collisions avec d'autres navires, sont l'objet de dispositions légales particulières ; la responsabilité est réglée suivant le principe établi par les art. 172 à 175. — Lorsqu'un navire éprouve des avaries par suite de collision avec un autre navire, si c'est le capitaine ou quelqu'un des gens de mer qui soit cause de la collision,

c'est lui qui paie le dommage, mais l'armateur est personnellement responsable, sauf son droit de faire abandon. Lorsque l'abordage a lieu par la faute de l'un et de l'autre navire, ou par suite d'un cas fortuit, chacun d'eux répare à ses frais ses avaries. Toutefois, dans le premier cas, le tribunal désigne, s'il y a lieu, celui des deux qui a eu la plus grande part dans les circonstances qui ont amené le sinistre, et qui doit, par conséquent, payer une partie des avaries essuyées par l'autre; et, en ce cas, l'armateur est encore responsable.

En cas d'abordage, le tribunal chargé d'en rechercher les causes, doit examiner si, de part et d'autre, on a eu le temps de la réflexion, ou s'il a fallu prendre une résolution soudaine. — La cargaison d'un navire qui en aborde un autre ne peut, en aucun cas, être effectuée comme garantie de l'indemnité à payer pour réparer le dommage.

Le Code maritime suédois trace encore des règles particulières, relatives au naufrage et au sauvetage, dans les art. 176 à 185. Lorsqu'un navire fait naufrage, le capitaine et l'équipage doivent faire tout ce qui est en leur pouvoir pour parer au danger, et n'abandonner leur navire que lorsqu'il n'y a plus d'espoir de le sauver. Lorsque le péril est devenu tellement menaçant qu'il faut se résoudre à cet abandon, le capitaine et l'équipage doivent s'occuper au plus tôt du sauvetage du navire et de la cargaison, soit par eux-mêmes en revenant sur le lieu du sinistre, soit en se procurant un secours étranger. Lorsque le naufrage vient à la connaissance du bourgmestre ou de l'officier de la couronne le plus voisin, ils doivent, si cela est nécessaire, se transporter eux-mêmes sur les lieux, procurer aux naufragés tous les secours qui leur sont nécessaires, et s'occuper du sauvetage. Le capitaine est tenu de présider lui-même à cette dernière opération, à moins que les lois de la localité ne s'y opposent. — Une ordonnance royale du 10 juin 1831 prescrit à tous les officiers de la couronne, magistrats et employés au service de l'État, de prêter assistance aux employés.

Le capitaine, ou le pilote en son nom, doit prendre note exacte, au moment du sauvetage, de tous les hommes et des moyens de transport que l'on fait concourir à cette opération,

ainsi que de tous les objets et marchandises sauvées et emmagasinées. Il est également tenu de vérifier et de contre-signer la note des frais de sauvetage, de mettre sous bonne garde les marchandises qu'on a pu retirer à temps, et d'en vérifier l'état, aussitôt que faire se peut. — S'il y a lieu de craindre que le navire naufragé et la cargaison ne soient exposés à de nouveaux dangers avant qu'on ait pu recevoir les ordres de l'armateur, du propriétaire ou de leur mandataire, le capitaine, à moins que les lois de la localité ne s'y opposent, est tenu, après avoir vérifié l'état des objets sauvés, de prendre des mesures pour faire vendre à l'encan les débris du navire. La vente est annoncée au prône de l'église la plus voisine, ou dans les gazettes du lieu, ou à l'aide des moyens de publicité en usage dans le pays. Si les marchandises mises en vente sont soumises aux droits de douane, le capitaine fait ce qui est prescrit à cet égard par les règlements spéciaux. Quant aux objets qui peuvent être gardés sans inconvénients, le capitaine ne doit pas les faire vendre avant d'avoir reçu les ordres du destinataire ou de son représentant, à moins que ces objets ne soient de si mince valeur qu'ils ne vaillent pas les frais de garde. — Le capitaine peut, s'il le juge nécessaire, s'adjoindre un mandataire pour l'aider dans ses opérations; mais il est tenu de séjourner dans la localité où le sauvetage a eu lieu, jusqu'à la fin de la vente, s'il juge qu'il est de l'intérêt de l'armateur et du propriétaire que cette opération s'exécute sous sa propre surveillance, et s'il n'a point reçu d'ordres de l'armateur. Si le naufrage a lieu sur une côte étrangère, le consul suédois est tenu de prêter assistance aux naufragés. Si l'on ne peut s'entendre sur le prix du sauvetage, c'est le tribunal qui en décide. La prime de sauvetage et les dépenses faites par les sauveteurs pour le compte des naufragés peuvent, quand ils dépassent les bornes de l'équité, être réduites par le tribunal saisi de l'affaire, si le propriétaire du navire ou celui de la cargaison, ou le capitaine en font la demande. Le tribunal, parmi toutes les circonstances soumises à son appréciation, apprécie notamment : 1° si le sauvetage a exposé le sauveteur à de grands dangers ou à des fatigues excessives; 2° si sa santé en a souffert, ou s'il a perdu ou abandonné quelqu'un des objets employés par

lui à cette opération ; 3° si le navire était déjà abandonné par son équipage ; 4° si le sauveteur a dû recourir, en cette circonstance, à des moyens particuliers ou à des appareils spéciaux ; 5° quelle est la valeur des objets sauvés. En aucun cas, le prix du sauvetage ne peut excéder cette valeur. — L'équipage, lorsqu'il a pu concourir au sauvetage, a également droit à une rémunération qui, en cas de litige, est fixée par le tribunal. — Le propriétaire des marchandises sauvées ne peut rentrer en leur possession avant d'avoir payé le prix du sauvetage, ou donné caution, ou fourni une garantie quelconque. — Lorsque les sauveteurs ne peuvent convenir entre eux de la part qui revient à chacun dans le prix du sauvetage, c'est le tribunal qui prononce, en se basant sur les circonstances. Lorsqu'un navire opère un sauvetage en mer, l'armateur a droit à la moitié de la prime, le capitaine à un quart, et le reste est réparti entre les gens de l'équipage. — Celui qui, en mer, dans les eaux suédoises ou sur une côte suédoise, ou sur un lac, un fleuve, un canal navigable du royaume, sauve un navire abandonné ou des débris de ce navire, de ses agrès, de sa cargaison, quand même ces débris auraient été trouvés au fond de l'eau, ou rejetés par le courant, ou trouvés sur le sable, est tenu d'en informer l'officier de la couronne ou l'officier de douane le plus voisin, lequel en donne avis sur-le-champ à l'administration des douanes. Celui qui omet de faire cette déclaration ou qui détourne ou dissipe quelqu'un des objets par lui trouvés, perd tout droit à la prime de sauvetage et devient passible d'une amende du double de la valeur de ces objets ; et si le propriétaire est connu, il est puni comme voleur. — Lorsqu'un navire opère un sauvetage en mer, le capitaine dépose les objets trouvés à la douane du premier port suédois ; ou, s'il débarque dans un port étranger, il les remet entre les mains du consul suédois ; s'il n'y a pas de consul suédois dans la localité, il informe l'autorité compétente et fait vendre à l'encan les objets sauvés, en ayant soin d'informer l'armateur de l'époque de la vente, et du chiffre qu'elle a produit. La somme est envoyée, par les soins et sous la responsabilité de l'armateur, au commandant royal de la localité, lequel procède ensuite comme il est statué ci-après. Si le capitaine ou l'armateur omet-

tent de faire la déclaration qui vient d'être prescrite, ou de déposer entre les mains de qui de droit le produit de la vente, s'ils détournent ou dissipent quelqu'un des objets trouvés, ils sont personnellement responsables à ces divers titres, comme il a été dit plus haut. — L'administration des douanes informée fait sa déclaration au gouverneur royal de la localité, lequel la fait insérer, à trois reprises différentes, dans la gazette officielle du royaume. Si, dans le délai d'un an et un jour, le propriétaire des objets trouvés vient à se présenter et prouve son droit, il rentre en possession de ce qui lui appartient, après avoir préalablement payé les frais de sauvetage, de publicité et d'emmagasinage, ainsi que la prime de sauvetage, telle que le tribunal juge convenable de la fixer. Si le propriétaire ne se présente pas, les objets trouvés au fond de l'eau ou en mer appartiennent à celui qui en a opéré le sauvetage; mais les épaves trouvées sur le rivage appartiennent à la Couronne, déduction faite de la prime et des frais de sauvetage, et des frais d'emmagasinement. Lorsque les objets trouvés sont de nature à ne pouvoir être gardés sans se détériorer, on les vend à l'encan, et le produit de la vente est déposé à la trésorerie de la localité.

Norwége. —Même législation qu'en Danemark (voir *suprà*, Danemark, p. 807).

Russie. — L'assureur répond de tous les dommages survenus à la chose assurée par fortune de mer, mais sans qu'il y ait faute de la part de l'assuré.

Il y a naufrage, suivant l'art. 849, lorsque, par l'effet de la tempête, par imprudence ou par toute autre cause, le bâtiment coule à fond ou donne sur un rocher, sur le sable, sur la côte, se brise ou fait une voie d'eau qu'on ne peut pas arrêter. Les objets sauvés, que le navire soit russe ou étranger, sont sous la protection immédiate de l'empereur et déclarés inviolables. La plus grande publicité est donnée à tout sinistre, et lors même que le proprétaire est connu, la publicité est faite dans l'intérêt du commerce. Ceux qui ont contribué au sauvetage, et même les fonctionnaires publics, ont droit à une prime qui est du quart ou du sixième des objets sauvés, suivant que le naufrage a eu lieu à plus ou à moins d'une verste de la côte. Mais le sauvetage des

hommes et celui des objets appartenant aux gens de l'équipage et des approvisionnements du navire, est gratuit. Les objets sauvés peuvent être vendus pour acquitter la prime de sauvetage (art. 850 à 876). — L'art. 922 dispose, en outre : Lorsqu'un navire assuré fait naufrage ou se perd, et que le capitaine et les gens de l'équipage ont fait leur devoir pour le sauver, chacun d'eux a droit à une prime proportionnée à la valeur assurée sur le navire ou sur les marchandises.

L'assureur ne répond des risques, en cas de déroutement, que s'il est le résultat de la force majeure ; l'art. 908 dispose : si un navire assuré, ayant mis à la voile pour la destination convenue, change de route, sans nécessité, qu'il entre dans un autre port et qu'il périsse, l'assuré perd ses droits à l'indemnité, à moins qu'il ne soit prouvé que le navire n'a changé de direction que forcé par la tempête, la violence des vents, le manque de vivres, ou par toute autre cause légitime. Cependant, si la police assure même contre la baraterie de patron, la compagnie reste tenue du paiement de l'indemnité, même si le capitaine a dérouté par ruse et de mauvaise foi.

L'assureur répond aussi de l'incendie, suivant l'art. 915 : L'assureur doit payer l'indemnité convenue, si le navire ou le chargement assuré est consumé par l'effet d'un incendie allumé originairement dans l'intérieur du bâtiment, dans la ville ou dans le port, dans la rade, sur une rivière ou en mer; mais si le capitaine est intéressé dans le navire ou le chargement, et qu'il ait été lui-même, par son fait ou son imprudence, cause de l'incendie, il perd ses droits à l'indemnité ; toutefois, si la police assure contre la baraterie de patron, les copropriétaires du navire ou du chargement conservent leur recours contre l'assureur. — L'assureur répond de tout incendie allumé par la foudre ou dû à un événement imprévu, sans qu'il y ait faute du capitaine et des gens de l'équipage (art. 914).

L'assureur doit aussi l'indemnité s'il y a saisie par ordre de puissance. L'art. 760 dispose, dans ce cas, que si le navire est chargé, le chargeur doit néanmoins payer au capitaine le fret stipulé; mais si les marchandises retenues par ordre de l'autorité ne sont pas encore chargées à bord, c'est au tribunal à apprécier

les difficultés survenues et à fixer ce qui peut revenir au capitaine et à son équipage, pour le montant de leurs loyers. Enfin l'assureur répond de la prise par l'ennemi ou par des pirates.

L'assureur ne répond pas de certaines avaries particulières, par exemple, de celles qui proviennent du vice propre ou de l'état de vétusté du navire, du vice propre des marchandises assurées, de la perte due à un emballage insuffisant ou défectueux; il ne répond pas non plus du coulage ordinaire des liquides; ces avaries sont supportées par les intéressés. Enfin l'assureur ne répond pas du dommage résultant de l'arrêt du navire, lorsqu'il est causé par la faute ou la négligence du patron ou de son équipage, ni de la perte d'un des agrès du navire ou d'une partie de la cargaison, lorsque la perte est due à la même cause, ni du surcroît de dépenses qui en est la suite, notamment de la surabondance de distribution de vivres, de l'emploi d'un nombre exagéré de gens d'équipage, etc.; mais cela, sans préjudice de la clause d'assurance de la baraterie de patron (art. 919,806 à 808).

Si un bâtiment ou un chargement a été assuré en temps de guerre, et qu'il ait été stipulé dans la police qu'il doive naviguer sous escorte, mais que, s'étant écarté sans la plus indispensable nécessité ou hors le cas de force majeure, il soit tombé entre les mains de l'ennemi ou qu'il ait fait naufrage, l'assureur ne doit aucune indemnité, à moins qu'il ne soit prouvé que le navire n'a quitté le convoi ou l'escorte qu'en s'égarant par suite d'une tempête ou de brouillards épais (art. 921).

L'assureur ne répond pas des vols commis à bord ou pendant que les marchandises sont sous la surveillance du capitaine, à moins que la police ne contienne une clause contraire (art. 916).

Les art. 918 et 920 établissent certaines franchises légales. L'assureur ne doit aucune indemnité, lorsque le perte est inférieure à trois pour cent de la valeur assurée. Mais il doit l'indemnité, lorsque la perte est supérieure, à moins qu'il ne s'agisse de risques exceptés de l'assurance par la convention des parties. — Si les marchandises assurées consistent en sucre, tabac, chanvre, lin ou pelleterie, la franchise légale est portée à cinq pour cent.

Les art. 902 à 905 et 907 déterminent le moment où les risques

commencent à courir pour l'assureur et celui où ils finissent. L'assurance des marchandises contre les risques de mer commence du moment où les marchandises quittent le rivage, et finit par leur déchargement à terre, au port de destination. La loi fixe à quinze jours le délai du chargement et celui du déchargement; et pendant ce temps, l'assureur est responsable des risques; mais si le chargement ou le déchargement se prolonge au-delà de ce délai, l'assureur cesse d'être responsable, à moins de convention contraire. Si, pour le chargement ou le déchargement, il doit être employé des barques de transport, l'assureur ne répond pas du dommage qui peut survenir aux marchandises, pendant qu'elles sont déposées dans les barques, à moins que la police ne contienne expressément la clause d'assurance « sur quelque embarcation que ce puisse être ». — Si la police porte que les marchandises seront transportées sur un navire désigné, mais que plus tard ce navire soit reconnu et déclaré innavigable, et que par suite le capitaine, abordant dans un port de relâche, affrète un autre bâtiment pour transborder la cargaison et la conduire à destination, les marchandises ainsi transbordées ne sont plus aux risques des assureurs, à moins de stipulation contraire. — Si l'assurance est faite sur corps, pour un voyage d'un port désigné à un autre port également déterminé, les risques commencent, pour l'assureur, du moment où le navire sort du port ou quitte la rade, jusqu'à l'instant où il jette l'ancre dans le port de destination, et même vingt-quatre heures après, à moins que le contrat d'assurance ne détermine autrement la durée des risques.

Un décret impérial dispose que les assureurs ne peuvent être garants des risques du transport par alléges qu'autant qu'il est intervenu entre les parties une convention spéciale, et qu'une prime particulière a été stipulée à cet effet.

En ce qui concerne le risque d'abordage et les règles sur la responsabilité en cas de collision, nous renvoyons ci-après au chapitre XI, le Code russe ayant traité cette matière au paragraphe relatif *aux avaries réciproques*.

Malte (Ile de). — Les assureurs répondent des risques suivants: accidents de mer survenus fortuitement, piraterie, incen-

die, naufrage, guerre, échouement, abordage, changement forcé de route ou de navire, jet à la mer, pillage, représailles. — L'abandon du navire est justifié par la crainte de tomber aux mains de l'ennemi, si aucune faute n'est reprochable au capitaine. — Lorsqu'il y a eu jet à la mer justifié, l'assuré ne peut réclamer de l'assureur la valeur des objets sacrifiés, mais seulement le montant des contributions dues par les autres chargeurs, suivant le règlement d'avaries communes; sauf le recours de l'assureur contre les autres chargeurs, comme subrogé aux droits de l'assuré. — Les assureurs répondent des pertes qui proviennent du vice propre des marchandises assurées; mais ils ne répondent pas de la perte qui proviendrait de la nature même de la chose, par exemple du coulage ordinaire des liquides. Ils répondraient du coulage extraordinaire et généralement de tout dommage, causé par une agitation extraordinaire des flots; mais s'il y a doute sur la cause du dommage, on présume qu'il est dû à la nature de la chose. Les assureurs ne répondent pas non plus des pertes survenues aux marchandises par la vétusté du navire qui le rend impropre à la conservation des marchandises. — Enfin ils ne répondent pas de la mort naturelle des bestiaux. — Les frais ordinaires de voyage et même les frais extraordinaires qui ne sont pas causés par des événements fortuits de mer, ne sont pas à la charge des assureurs, tels sont les frais de pilotage, remorque, mouillage, droits de congé, de visite, de rapport, d'ancrage, amarrage et autres.

Les assureurs répondent de la baraterie de patron, lorsqu'il y a eu seulement impéritie ou négligence du capitaine; mais s'il y a eu faute volontaire et coupable, ils cessent d'être responsables. Le capitaine étant responsable même des risques de terre, lorsque, par suite d'événements de mer, les marchandises viennent à être débarquées et consignées en dépôt, ces risques sont naturellement à la charge des assureurs (*Droit municipal, l. c.*, § 10). En règle générale, les dommages survenus par le fait et faute de l'assuré, ne sont pas à la charge des assureurs.

Le changement volontaire de route ou de voyage, ou l'entrée dans un port non désigné dans la police, libère les assureurs de leur obligation; il en est de même du changement de navire sur lequel les marchandises devaient être chargées, à moins que ce chan-

gement ne soit justifié, ou que les assureurs n'y aient consenti. Le capitaine qui, sans ordre des chargeurs, dévie ainsi de sa route, répond personnellement des pertes et dommages qu'il a occasionnés, et doit même les intérêts de ces sommes, du jour du déroutement. Toutefois les chargeurs sont en droit, après avoir protesté devant la Cour de commerce, de déclarer qu'ils consentent à courir les risques du nouveau voyage; et la protestation a pour effet de leur donner droit au change maritime, comme s'ils étaient prêteurs à la grosse des sommes auxquelles peut être évalué le préjudice à eux causé. — Le changement forcé de route n'est opposable ni à l'assuré, ni au capitaine; mais si celui-ci a été jeté dans un port par la tempête ou en évitant la poursuite de l'ennemi, il doit en sortir au premier beau temps. Le changement de route est encore justifié, lorsque le capitaine s'est proposé d'éviter le paiement de droits illicites, ou qu'il a échappé ainsi à un arrêt de prince.

Nous avons vu au chapitre Ier (Voir *infrà*, Malte (île de), p. 572), que l'assurance sur corps ne pouvait excéder les sept huitièmes de la valeur du navire. Quant aux marchandises, il est admis une franchise légale de trois pour cent, tant pour les avaries particulières que pour les avaries communes; mais cette franchise peut être augmentée ou réduite par la convention.

États-Unis. — La législation des États-Unis définit de la même manière que la loi anglaise, les risques dont l'assureur répond et ceux dont il est déchargé. Nous noterons cependant quelques dispositions particulières.

La déviation forcée oblige l'assureur à la garantie des risques. Elle existe lorsque le capitaine ne pourrait continuer sa route, sans s'exposer à une perte certaine. Il y a plus, il serait en faute s'il poursuivait le voyage, et l'assureur serait déchargé des risques. — La déviation ou l'interruption de voyage est aussi justifiée par la nécessité de radouber le navire ou de compléter l'équipage; elle l'est encore par la nécessité d'éviter les glaces dans les mers polaires, par l'espérance fondée d'obtenir la levée de l'interdiction d'entrer dans un port, par le devoir d'assister des naufragés en péril; le sauvetage des marchandises n'autoriserait pas la déviation; enfin elle peut être motivée par des contesta-

tions dont le chargement serait l'objet, ou par l'attente d'instructions ultérieures. — Dans le *Massachusetts*, il n'y a pas déviation lorsque le navire prend une lettre de marque comme moyen de défense, mais non pour en faire usage comme corsaire. — En *Pensylvanie* et à *New-York*, le capitaine est autorisé, sans que la responsabilité de l'assureur en soit diminuée, à profiter du temps de relâche forcée pour écouler une partie de sa cargaison. — Il est généralement admis que quand un navire doit faire escale dans plusieurs ports, il est tenu de suivre l'ordre indiqué dans la police : mais il est permis au capitaine de ne pas s'arrêter dans un ou plusieurs ports.

En ce qui concerne l'état de navigabilité du bâtiment et les dommages qu'il peut éprouver par son vice propre, nous trouvons quelques règles spéciales. Le navire est présumé en état de tenir la mer, jusqu'à ce que l'assureur ait fait la preuve contraire ; l'innavigabilité peut être valablement constatée, même après le départ du navire. — Les conditions de navigabilité sont aussi rigoureuses qu'en droit anglais : ainsi l'insuffisance du nombre des alléges peut faire déclarer un navire innavigable.

La déviation forcée est justifiée de la même manière qu'en droit anglais ; mais tandis que la loi anglaise n'admet pas que la déviation ait lieu par suite de la simple crainte d'un danger, l'assureur est responsable, suivant la coutume observée à *New-York* et en *Pensylvanie*, lorsque le péril est imminent.

Bien que l'assurance ne puisse avoir pour objet les choses d'un commerce illicite, l'assureur peut, par une clause spéciale se charger des risques provenant de contravention aux lois et règlements des pays étrangers.

Les polices de *New-York*, *Baltimore* et *Philadelphie* font courir les risques des marchandises du jour du chargement à bord du navire ; mais tandis que les polices de *New-York* et de *Philadelphie* les font durer jusqu'au débarquement au port de destination, celles de *Baltimore* et de *Boston* stipulent que l'assureur est déchargé vingt-quatre heures après que le navire a été ancré et amarré au lieu de destination.

La garantie de neutralité, habituellement stipulée dans les polices des États de l'Union, s'interprète avec une certaine rigueur.

Ainsi il ne suffit pas que l'assuré soit neutre par sa naissance et son domicile, il doit encore s'abstenir de tout trafic, soit par lui-même soit par un associé ou un intermédiaire, avec les sujets ennemis; il doit surtout s'abstenir de créer un établissement dans l'un des pays belligérants, sous peine de perdre le bénéfice de la neutralité.

La durée des risques sur navire ou sur marchandises se détermine comme en droit anglais (Voir *suprà*, Angl., p. 806).

Brésil. — Toute perte ou dommage survenu à l'objet assuré par l'un des risques spécifiés dans la police est à la charge de l'assureur. Mais, suivant l'art. 711 du Code de commerce brésilien, l'assureur ne répond pas du dommage ou de l'avarie survenue par l'une des causes que nous allons énumérer : — 1° La déviation volontaire de la route ordinairement suivie pour le même voyage. Le déroutement volontaire, c'est-à-dire celui qui n'est pas nécessité par un danger pressant ou par la force majeure, est une cause de nullité de l'assurance pour le reste du voyage, aux termes de l'art. 680. D'après la jurisprudence brésilienne, les faits qui constituent la déviation sont abandonnés à l'appréciation du juge, qui tient compte des usages maritimes. Il a été jugé qu'il y a déviation quand un navire fait relâche dans un port où il n'est pas autorisé à aborder, même si ce port est sur sa route; il y a aussi déviation quand le navire séjourne au port d'escale plus longtemps que d'usage. — 2° Le changement volontaire de l'ordre des escales que désigne la police, hors le cas de force majeure. Mais, suivant l'art. 681, si la police désigne différents points d'escales, il est facultatif à l'assuré de changer l'ordre des escales, pourvu qu'il ne fasse escale que dans les ports spécifiés dans la même police. — 3° La prolongation volontaire du voyage au delà du dernier port indiqué dans la police. Si le voyage est abrégé, l'assurance conserve son plein effet, sans que l'assuré ait le droit d'exiger une réduction de la prime. — 4° La séparation volontaire du convoi ou d'un autre navire armé, s'il a été stipulé dans la police que le bâtiment naviguerait de conserve. — 5° La diminution ou le coulage des liquides — 6° Le vice d'arrimage. — 7° La diminution naturelle des choses qui, par leur nature, sont susceptibles de se dissoudre, de

diminuer en poids ou en volume, à moins que la diminution n'ait été causée par naufrage ou échouement, ou que ces marchandises n'aient été déchargées dans un port de relâche forcée. Il y a toujours lieu, pour ces sortes de marchandises, de faire déduction de la diminution ordinaire à laquelle elles sont sujettes, même lorsque l'assureur est tenu du dommage. — 8° Quand la diminution naturelle affecte des marchandises telles que sucre, café, farine, tabac, fruits secs ou verts, livres ou papiers et d'autres choses de même nature, et que l'avarie n'excède pas 10 pour 100 de la valeur assurée, à moins que le bâtiment n'ait souffert un sinistre ou que les marchandises n'aient dû être déchargées dans un port de relâche forcée, ou enfin à moins qu'il n'y ait une stipulation contraire dans la police. — 9° Le dommage survenu aux amarres, voiles, agrès ou apparaux du navire, provenant de l'usure ordinaire. — 10° Le vice propre, la mauvaise qualité ou le mauvais conditionnement d'emballage de l'objet assuré. Si l'assureur savait, au moment de l'assurance, l'état réel du navire, peut-il alléguer, en cas de perte, qu'il avait un vice propre et que l'assuré l'a tenu caché ? Le fait par une compagnie d'avoir exigé une prime plus forte ne fait-il pas présumer qu'elle connaissait le mauvais état du navire ? Ces questions ont été résolues affirmativement. — 11° Les avaries simples qui n'excèdent pas trois pour cent de la valeur assurée. — 12° La baraterie du capitaine ou de l'équipage, à moins qu'il n'y ait stipulation contraire dans la police. Cette stipulation serait nulle si l'assurance était faite par le capitaine pour son compte ou pour le compte d'autrui, ou par un tiers pour le compte du capitaine.

Les art. 714 et 715 prévoient divers cas de franchise. — La clause « franc d'avarie » décharge l'assureur des avaries simples ; la clause « franc de toute avarie » le décharge même des avaries grosses. Aucune de ces franchises n'a d'effet dans les divers cas qui donnent lieu au délaissement. — Par la clause « franc d'hostilités », l'assureur est déchargé de la responsabilité, si les effets assurés périssent ou se détériorent par l'effet des hostilités. L'assurance cesse, dans ce cas, dès que le voyage est retardé, changé ou qu'il y a déroutement par suite des hostilités. — Si l'assurance est faite avec la clause « sur un ou plusieurs navires », l'as-

surance produit tous ses effets, s'il est prouvé que les marchandises assurées ont été chargées en entier sur un seul navire ou réparties sur plusieurs.

Si, aux termes de l'art. 717, il est nécessaire, par suite d'innavigabilité ou de force majeure survenue pendant le voyage, de transborder la cargaison sur un autre navire que celui désigné dans la police, les risques continuent à courir, pour le compte de l'assureur, jusqu'à l'arrivée du navire au port de destination, bien que ce navire appartienne à un pavillon étranger ou même ennemi.

Lors même que l'assureur ne répond pas des dommages survenus au navire par défaut d'observation des lois et règlements des douanes et police des ports, cette faute ne le décharge pas des dommages survenus à la cargaison.

L'assuré est tenu d'informer sans retard l'assureur, et s'il y en a plusieurs dans la même police, le premier par ordre de date, de tous les sinistres soufferts par le navire ou la cargaison. La négligence de l'assuré est une faute qui fait présumer sa mauvaise foi (art. 710 à 724).

Le jugement d'un tribunal étranger, encore qu'il soit basé sur des fondements manifestement injustes ou sur des faits notoirement faux ou défigurés, n'exonère pas l'assureur de sa responsabilité, quand l'assuré prouve qu'il n'a négligé aucun moyen et qu'il a produit toutes les preuves qu'il lui était possible de fournir pour prévenir l'injustice évidente (art. 725).

Aux termes des art. 726 et 727, dans le cas où les objets assurés qui avaient fait l'objet d'une prise ont été restitués gratuitement, ils retournent à leurs propriétaires, bien que la restitution ait été faite en faveur du capitaine ou de quelqu'autre personne. — Tout accord qui intervient en mer avec des pirates pour racheter la chose assurée, est nul, s'il n'y a convention contraire dans la police.

Le commencement et la fin des risques sont réglés par les art. 702 à 709 du Code brésilien suivant les dispositions établies par les art. 1360 et 1369 du Code argentin (Voir *infrà*, p. 828 et 298).

Nous renvoyons au chapitre III (p. 240), pour les dispositions qui concernent le naufrage et le sauvetage, la relâche forcée et le dommage causé par l'abordage.

Buenos-Ayres. — Sont à la charge de l'assureur toutes les pertes et dommages qui surviennent aux choses assurées par naufrage ou échouement avec ou sans bris, par tempête, naufrage, abordage fortuit, changement forcé de route, de voyage ou de navire, jet, incendie, prise, pillage, déclaration de guerre, saisie ou arrêt par ordre du gouvernement ou d'une puissance étrangère, représailles et généralement par tous les accidents et risques de mer, à moins que l'assureur n'ait été exonéré de quelques-uns de ces risques par une clause spéciale (Art. 1369 du Code de comm. argentin).

L'art. 1370 qui énumère les dommages dont l'assureur ne répond pas, reproduit l'art. 711 du Code de commerce brésilien; mais l'art. 1370 ajoute : les dommages causés par le fait de l'assuré; le retard du capitaine à entreprendre le voyage dès qu'il est pourvu du nécessaire, en cas d'assurance sur navire ou sur fret.

L'assureur qui prend à sa charge les risques de baraterie du capitaine ou de l'équipage, répond des dommages qui en sont la conséquence immédiate ou fortuite, lorsque le dommage ou la perte survient pendant le voyage et pendant la durée des risques. — L'assureur ne répond pas des dommages survenus au navire par suite de l'inobservation des lois et règlements; mais il continue à répondre des dommages survenus à la cargaison assurée (art. 1371 et 1372). — L'art. 1373 du Code argentin reproduit l'art. 717 du Code brésilien sur la responsabilité de l'assureur en cas de transbordement (Voir *suprà*, p. 825).

Les art. 1325 à 1329 contiennent des dispositions particulières sur la clause de faire escale et sur le déroutement. — Lorsque le navire est autorisé par la police à faire escale, l'assureur répond des risques non-seulement pour les effets chargés au port de départ, mais encore pour ceux chargés au port d'escale; et les marchandises achetées au port d'escale en remplacement de celles qui sont vendues, sont subrogées aux premières en tout ce qui concerne l'assurance. — La relâche forcée et le déroutement par force majeure n'empêchent pas les risques de courir à la charge de l'assureur. — Si la police désigne différents ports d'escales, sans en indiquer l'ordre, l'assuré peut changer l'ordre des escales, pourvu qu'il ne fasse escale que dans un des ports

spécifiés dans la police. — Le changement volontaire de route ou de voyage et le changement dans l'ordre des escales qui ne sont pas justifiées par la force majeure, annulent l'assurance pour le reste du voyage. Le changement de route ou de voyage ne consiste pas dans une déviation de peu d'importance; mais il y a déroutement quand le capitaine, sans nécessité ou utilité manifeste, relâche dans un port en dehors de sa route, ou qu'il en suit une autre que celle qu'il doit prendre. En cas de contestation sur les questions de déroutement, le juge prononce sur rapport d'experts. — Bien qu'en règle générale il y ait nullité de l'assurance des effets qui, devant être chargés dans un port, le sont dans un autre, l'assurance continue à être valable, s'il n'y a eu ni dol ni fraude de l'assuré, et si le chargement se fait dans un lieu voisin pour la plus grande sécurité ou pour épargner des frais.

S'il a été stipulé que la prime sera augmentée en cas de survenance de guerre ou d'autres événements, et que la surprime n'ait pas été fixée par les parties, l'évaluation en est faite par expert, en prenant en considération les risques déjà courus, les circonstances particulières et les clauses de la police (art. 1387).

Les art. 1374 et 1375 du Code argentin reproduisent les art. 714 et 715 du Code brésilien sur la franchise d'avaries et la franchise d'hostilités; mais l'art. 1375 *in fine* et l'art. 1376 ajoutent : s'il a été convenu, en stipulant la franchise d'hostilités, que l'assuré serait indemnisé des pertes ordinaires, à partir du jour de la prise, l'assureur répond de tous les dommages qui ne sont pas le résultat d'un acte d'hostilité, jusqu'à ce que le navire soit rentré au port d'expédition. S'il y a doute sur la cause de la perte, on présume que la chose a péri par fortune de mer, et l'assureur est responsable. — La franchise d'hostilité exonère non-seulement de la prise en mer, mais aussi de la prise ou de l'arrêt dans un port, et la responsabilité de l'assureur cesse dans un cas comme dans l'autre.

L'art. 1390 du Code argentin reproduit les art. 726 et 727 du Code brésilien sur les accords avec les pirates (Voir *suprà*, p. 825).

En cas de jet à la mer, le capitaine est obligé de jeter d'abord, autant que possible, les objets le moins nécessaires, les plus pe-

sants et ceux de moindre prix, puis les marchandises du premier pont, et enfin les autres marchandises, à son choix, après avoir pris l'avis des officiers de l'équipage. Les résolutions prises sont mentionnées sur un procès-verbal qui contient : les causes qui ont déterminé le jet, l'indication des objets jetés ou avariés ; il est signé de ceux qui ont exprimé leur avis (art. 1096).

En ce qui concerne l'abordage, le naufrage et la relâche forcée, nous renvoyons à ce que nous avons déjà dit au chapitre du *Capitaine* (Voir p. 243).

Le commencement et la fin des risques sont réglés par les art. 1360 à 1367. — A défaut de conventions, les risques sont au compte de l'assureur, dans l'assurance sur navire, du moment où le navire lève la première ancre, et ils finissent quand le navire a pris fond et qu'il est amarré au port de destination, au lieu désigné pour le déchargement, s'il se trouve chargé, et au lieu où il a pris fond, s'il est seulement en lest. Lorsque le navire est assuré pour le voyage de retour ou pour plusieurs voyages, les risques courent sans interruption, pour le compte de l'assuré, du commencement du premier voyage jusqu'à la fin du dernier. Les risques assurés qui surviennent pendant les escales intermédiaires sont compris dans l'assurance pour le voyage de retour, bien que cette stipulation ait été omise dans la police. — A l'égard des marchandises, les risques commencent du moment où elles ont été apportées le long du navire pour être chargées, et ils finissent au moment où elles sont déchargées au port de décharge. Les risques courent sans interruption, quand même le capitaine serait dans la nécessité de décharger dans un port de relâche pour réparer le navire, et ils s'achèvent alors quand le navire est rappelé, que l'assuré donne ordre de ne pas recharger les marchandises ou que le voyage s'achève au port de relâche. — Les risques sur le fret assuré commencent au moment et à mesure que les effets qui paient le fret sont reçus à bord pour être chargés, et ils s'achèvent dès qu'ils sortent du navire et à mesure qu'ils en sortent, à moins que par convention expresse ou suivant l'usage du port, le navire ne soit obligé de recevoir le chargement le long du bord et de le déposer à terre à son compte. Dans ce cas, les risques du fret correspondent aux risques des marchandises

mêmes. — Les risques de l'assureur sur les sommes prêtées à la grosse commencent au moment où commencent, pour le prêteur, les risques du contrat de prêt maritime auquel se réfère l'assurance. — Dans l'assurance du profit espéré, les risques suivent le sort des effets auxquels s'applique le profit; ils commencent et finissent de la même manière que les risques de l'assurance sur ces effets. — Quand l'assurance est faite à temps limité, la responsabilité de l'assureur cesse au terme fixé, lors même que les risques seraient encore pendants; mais l'assuré peut contracter une nouvelle assurance pour les mêmes objets.

L'art. 1384 du Code argentin reproduit l'art. 725 du Code brésilien, en ce qui concerne les jugements manifestement injustes ou confirmant la prise, contre tout droit.

Les art. 1415 à 1418 contiennent, sur l'assurance contre les risques du transport par terre ou par rivière ou eaux intérieures, des dispositions conformes aux principes admis en droit maritime. Aux termes de l'art. 1419, la responsabilité de l'assureur continue lors même que les marchandises ont été chargées sur d'autres navires, à moins qu'il ne soit exprimé dans la police que le transport devra se faire sur un navire déterminé. Même dans ce dernier cas, les risques sont encore à la charge de l'assureur, si les basses eaux d'une rivière ou tout autre motif aussi impérieux obligent le bâtiment à un transbordement. — Dans la navigation fluviale comme dans le transport par terre, l'assureur répond des dommages causés par la faute ou la fraude de ceux qui sont chargés de recevoir, de transporter ou de livrer les effets (art. 1420).

Chili. — Les risques à la charge de l'assureur sont les mêmes qu'en droit argentin; l'art. 1226 du Code de commerce chilien reproduit à cet égard l'art. 1369 du Code argentin (Voir *suprà*, p. 825).

L'assureur n'est pas responsable des pertes et dommages dus aux causes suivantes : 1° le changement volontaire de route, de voyage ou de navire sans le consentement de l'assureur; 2° la séparation volontaire d'un convoi, quand il a été stipulé que le bâtiment naviguerait de conserve; 3° la prolongation du voyage assuré jusqu'à un port plus éloigné que celui désigné dans la police; 4° les pertes, déperditions et dommages provenant du vice propre

de la chose assurée; 5° la détérioration des voiles et autres choses utiles à la navigation, causée par l'usure ordinaire; 6° le dol ou la faute du capitaine ou de l'équipage, à moins de convention contraire; mais cette convention est prohibée, quand le capitaine est en même temps armateur ou copropriétaire du navire; 7° le fait de l'assuré ou de toute autre personne étrangère au contrat, lorsque ce fait affecte la responsabilité de l'assuré; 8° les frais de remorque, de pilotage, de lamanage et tous autres qui ne sont pas qualifiés avaries, dans les cas ordinaires, et à moins qu'ils n'aient été nécessités par un sinistre comme moyen de conserver ou de réparer la chose assurée; 9° les droits dont peuvent être frappés le navire et son chargement (art. 1260).

Le déroutement peut être justifié par un fait de force majeure, et l'assureur continue alors d'être responsable; mais il faut préalablement que le capitaine ait pris l'avis des principaux de l'équipage, en présence des chargeurs ou du subrécargue qui peuvent se trouver à bord. En procédant dans une autre forme, le capitaine est sans droit à opposer aucune exception qui le décharge de sa responsabilité (Art. 907-16°). — Le raccourcissement volontaire du voyage sans changement de route n'autorise pas la réduction de la prime (Art. 1237). — Le changement de navire qui a lieu, pendant le voyage, pour cause d'innavigabilité ou de force majeure, ne libère pas les assureurs de la responsabilité résultant du contrat, quand même le navire transbordeur serait d'une autre nationalité, pourvu qu'il ne soit pas ennemi. Mais si l'innavigabilité survient avant la sortie du port d'expédition, les assureurs peuvent continuer l'assurance ou la résilier en payant les avaries déjà éprouvées (art. 1255).

Bien que la loi ne puisse mettre à la charge de l'assureur les avaries survenues par le vice propre, il peut intervenir entre les parties une convention qui couvre ce risque. Il n'en est pas de même du fait personnel de l'assuré qui ne peut jamais être garanti par l'assurance (Art. 552).

Le jet à la mer, quand il a été décidé après délibération du capitaine et des principaux de l'équipage, s'accomplit en sacrifiant les objets et marchandises dans l'ordre suivant : 1° les marchandises qui sont sur le tillac; 2° les objets le moins nécessaires au

service de l'équipage ou du navire ; 3° les marchandises les plus pesantes et de moindre valeur ; 4° celles qui sont chargées sur le premier pont, puis celles du second, en observant les distinctions qui précèdent. Cet ordre peut être interverti par le capitaine, d'accord avec les principaux de l'équipage, si les conditions de l'arrimage ou d'autres circonstances l'exigent. — Quand le jet a été résolu, le capitaine dresse procès-verbal des objets jetés et des dommages que le navire et le reste de la cargaison ont pu souffrir par suite de cette opération. Le procès-verbal est signé du capitaine et des principaux de l'équipage ; il peut être rectifié au moment du déchargement, si, à cause de la précipitation et de la confusion du jet, il a été jeté certains objets dont on aurait omis de faire mention (art. 1102 et 1103).

En ce qui concerne la responsabilité de l'assureur, en cas d'abordage (art. 1129 à 1135), le naufrage (art. 1150 à 1167), la relâche forcée (art. 1018 et 1019, et 1136 à 1149), le Code de commerce chilien reproduit les dispositions adoptées par la loi argentine et la loi brésilienne (Voir *suprà*, Chili, p. 243, et Brésil, p. 240).

Les règles relatives aux franchises légales ou conventionnelles sont tracées par les art. 1251, 1256, 1258 et 1259. — L'assureur est responsable des pertes et avaries dues à la fortune de mer, ainsi que des frais faits pour les éviter ou les diminuer, toutes les fois que le dommage ou la perte n'excède pas un pour cent de la valeur de l'objet endommagé ou perdu. — La clause « franc d'avaries » exonère l'assureur du paiement de toute avarie commune ou particulière, à l'exception de celles causées par le jet à la mer de la chose assurée. — L'autorisation de faire escale confère au capitaine le droit de faire relâche, de faire quarantaine, de décharger, de composer un nouveau chargement, sans que les risques cessent de courir pour les assureurs. Les marchandises chargées dans un port d'escale sont subrogées, pour les effets de l'assurance, à celles qui ont été déchargées. — Par la clause « franc d'hostilités », l'assureur est déchargé des dommages et pertes causées par la violence, la prise, le pillage, la piraterie, l'ordre de puissance étrangère, la déclaration de guerre et les représailles, bien que de tels actes précèdent la déclaration de guerre. Si les hostilités forcent le navire à retarder ou à changer le voyage,

les effets de l'assurance cessent, sans préjudice de la responsabilité des assureurs pour les dommages et pertes soufferts avant les hostilités.

Les art. 537, 551 et 1227 contiennent les dispositions relatives à la durée des risques. — A défaut de convention, les risques commencent à courir pour le compte de l'assureur, à l'égard du navire, du moment où il a mis à la voile jusqu'au moment de son arrivée au port de destination ; à l'égard des marchandises, les risques courent du moment où elles sont chargées sur des gabares pour être conduites à bord, et ils finissent au moment où elles sont déposées à terre au port de destination. Cette règle n'est pas applicable, à moins de convention contraire, à la navigation fluviale (art. 1227 et 1196). — Dans le cas où l'assurance est faite à temps, si le sinistre est survenu avant la fin du terme, mais que la perte ou la détérioration de l'objet assuré ait continué depuis, les assureurs répondent de l'intégralité de la valeur du sinistre ; mais si le dommage ou la perte ont commencé avant le temps où les risques ont commencé à courir pour le compte des assureurs, et qu'ils aient continué depuis, les assureurs ne sont pas responsables.

Les risques à la charge des assureurs commencent et finissent, pour les marchandises transportées sur les fleuves et rivières, de la même manière que pour les marchandises transportées par terre, c'est-à-dire depuis le moment de la remise faite pour le transport jusqu'au moment de la délivrance entre les mains du destinataire. Mais si la durée du voyage est déterminée par la police, l'assureur ne répond pas des dommages survenus après le délai stipulé (art. 593 et 595). S'il n'a pas été stipulé que les marchandises seront transportées sur un navire déterminé, le transport peut être fait soit par terre soit par eau, mais par les chemins et suivant les moyens ordinaires, sans que l'assureur cesse d'être responsable ; il répond même alors des dommages causés par la faute ou le dol de ceux qui sont chargés de la réception, du transport ou de la délivrance des objets assurés (art. 595 et 597). — Si la chose assurée a péri ou a été endommagée par l'un des risques exceptés de l'assurance, l'assureur n'est déchargé de la responsabilité qu'autant qu'il en fournit la preuve (art. 598).

Pérou. — La législation péruvienne reproduit, en ce qui concerne les risques, les dispositions du Code de commerce espagnol (Voir *suprà*, Esp., p. 777). Nous trouvons cependant une disposition particulière dans l'art. 914 : — L'assurance ne produit aucun effet et l'assureur n'est aucunement responsable du dommage ou de la perte dans les cas suivants : 1° si le propriétaire des choses assurées appartient à une maison ennemie ; 2° si l'assurance est faite sur un navire habituellement employé à la contrebande et que le sinistre survenu n'ait pas d'autre cause ; 3° si, depuis la signature de la police, le navire est resté un an sans entreprendre le voyage. — Dans les deux derniers cas, l'assureur a droit à l'indemnité de demi pour cent (Art. 915).

Amérique centrale. — Mexique. — A défaut de loi spéciale sur les assurances, ces divers pays appliquent la loi espagnole (Voir *infrà*, Esp., p. 777).

Pays musulmans. — Nous renvoyons à ce que nous avons déjà dit au chapitre I^er^ sur les lois de ces pays (Voir *suprà*, p. 586).

La compagnie d'assurances de Constantinople a sanctionné l'usage de ce port, en inscrivant dans sa police que les risques commencent à courir, pour le navire, du jour du départ et finissent vingt-quatre heures après le retour au port de départ ; pour les marchandises, les risques commencent du jour du chargement, et finissent quinze jours après l'heureuse arrivée au port de destination ; mais pour les valeurs d'or et d'argent et les autres métaux précieux, les risques finissent après les vingt-quatre heures de l'arrivée du navire.

CHAPITRE VIII

DE LA NATURE ET DE L'OBJET DU DÉLAISSEMENT, ET DES CAS DANS LESQUELS IL A LIEU.

LÉGISLATION FRANÇAISE.

§ 1. — Caractères distinctifs de l'action en délaissement et de l'action d'avaries.

Par le contrat d'assurance, l'assureur s'oblige à indemniser l'assuré des pertes provenant des risques qu'il a

entendu garantir, et généralement des fortunes de mer. La perte peut être totale ou partielle, et l'action que l'assuré exerce contre l'assureur varie suivant l'un ou l'autre cas: c'est l'*action d'avaries*, si la perte est partielle, et l'*action en délaissement*, si la perte est entière ou presque entière.

Le délaissement est l'abandon que, dans les cas déterminés par la loi, l'assuré fait à l'assureur, après un sinistre, de ce qui reste des choses assurées et de tous les droits qui se rattachent à ces choses, à charge, par l'assureur, de payer, dans le délai convenu, la somme entière portée dans la police d'assurance.

Le délaissement peut avoir lieu alors que la perte n'est pas totale, mais qu'elle affecte la chose jusqu'à concurrence d'une quotité déterminée, des trois quarts, ou même alors que l'assuré est immédiatement privé de la chose, sans avoir égard aux conséquences définitives du sinistre, qui permettent quelquefois à l'assureur de recouvrer la chose délaissée.

La perte totale ou presque totale est appelée *sinistre majeur;* la simple détérioration ou perte partielle est un *sinistre mineur.*

L'abandon de propriété ne dérive pas de la nature même du contrat d'assurance, ce contrat ayant pour objet d'indemniser l'assuré; il semble être même une dérogation au droit commun; mais il a été, dès l'origine des assurances, usité dans la pratique, et il a été jugé fort commode pour régler les droits respectifs des parties. En effet, les choses qu'on a cru perdues pouvant être recouvrées en totalité ou en partie, même après que l'assuré en aurait été indemnisé, on a vu des inconvénients à permettre à l'assureur de répéter tout ou partie de l'indem-

nité déjà payée, en restituant tout ou partie des objets recouvrés. L'assurance a moins pour objet de sauver des débris informes que de rendre l'assuré indemne de la valeur de ces choses. Le délaissement prévient les difficultés qui naîtraient de cette situation en permettant l'abandon de la propriété même des débris de la chose assurée et de tous les droits et actions qui y sont attachés. Mais comme le délaissement est plus onéreux pour l'assureur que l'action d'avarie, la loi ne l'a permis que dans certains cas, et l'a soumis à des formes et à des délais rigoureux.

L'art. 369 du Code de commerce établit les divers cas de délaissement ; mais la loi peut être modifiée par la convention. Ainsi l'assuré peut être autorisé à délaisser dans des cas non prévus par la loi ; il peut être aussi stipulé que le délaissement n'aura pas lieu dans des circonstances où la loi le permet (Cass., 7 janv. 1857).

L'art. 369 énumère donc les cas dans lesquels la loi, à défaut de convention des parties, permet le délaissement. L'art. 371 porte : — « Tous autres dommages sont réputés avaries, et se règlent entre les assureurs et les assurés, à raison de leurs intérêts. »

Mais on ne pourrait, par la convention, étendre le délaissement à de simples avaries. Il est même fort controversé et non admis par la Cour de cassation, que la police puisse exclure tous les cas légaux de délaissement, sauf ceux que les pactes énoncent expressément, et que ces conventions tiennent lieu de loi (Bord., 21 mai et 27 juin 1855 ; 13 mars 1865 ; — *Contrà :* Cass., 29 déc. et 30 déc. 1850). Nous reviendrons sur cette question au paragraphe suivant (*Infrà*, 9° *De certaines restrictions insérées dans les polices, relativement aux conditions du délaissement*, p. 862).

La loi précise dans les art. 370 et 372 du Code de commerce, certains caractères du délaissement.

ART. 370 : — « Il ne peut être fait avant le voyage commencé. »

Cette disposition s'entend en ce sens que le délaissement ne peut avoir lieu avant que la chose assurée ait été mise en risque. Nous avons vu plus haut à quel moment commence le risque soit pour le navire, soit pour les marchandises (Chap. VII, § 3, *Du moment où commencent les risques, et du moment où ils finissent*, p. 771). En tout cas, l'art. 372 ne s'applique pas à l'assurance à terme.

ART. 372 : — « Le délaissement des objets assurés ne peut être partiel ni conditionnel. — Il ne s'étend qu'aux effets qui sont l'objet de l'assurance et du risque. »

En prescrivant que le délaissement ne serait ni partiel ni conditionnel, le législateur a eu en vue d'éteindre les nombreux procès résultant, dans l'ancien droit, de la faculté laissée à l'assuré qui avait fait délaissement, soit de garder l'indemnité, soit de réclamer la chose recouvrée, en restituant l'indemnité en tout ou en partie. La loi veut que le délaissement tienne lieu de règlement définitif; en outre, elle ne veut pas que ce droit exorbitant s'étende à des choses qui ne fassent pas l'objet de l'assurance.

Relativement aux marchandises assurées séparément du navire, le délaissement n'est admis qu'autant qu'il y aurait lieu au délaissement du navire lui-même ; et cela, quelle que soit l'étendue du dommage survenu à ces marchandises (Bord., 1er avril 1844 ; Mars., 23 avril 1866).

Il ne faut pas confondre le délaissement fait à l'assureur avec l'abandon du navire que l'armateur fait quelquefois aux créanciers de l'armement. Cet abandon parti-

culier ne transfère pas la propriété, et les créanciers n'ont que le droit de poursuivre la vente du navire sur lequel ils font valoir un privilége. Ainsi le délaissement peut être fait à l'assureur après abandon aux créanciers (Voir *suprà*, p. 56 et suiv.).

Si la loi permet au capitaine de vendre le navire dans certains cas déterminés, elle ne l'autorise pas à faire l'abandon sans un mandat spécial de l'armateur (Cass., 15 mai 1854).

Lorsqu'il y a concurremment abandon et délaissement, l'assuré n'est pas tenu de comprendre dans son abandon le montant de l'assurance, puisque l'assurance a précisément pour objet de couvrir l'assuré des conséquences de l'abandon.

Il importe de remarquer, dès maintenant, que le délaissement qui emporte translation de la propriété est essentiellement facultatif de la part de l'assuré ; ainsi l'assuré peut toujours, même s'il y a sinistre majeur, exercer l'action d'avarie.

§ 2. — Des cas de délaissement.

L'art. 369 du Code de commerce dispose : — « Le délaissement des objets assurés peut être fait, — en cas de prise, — de naufrage, — d'échouement avec bris, — d'innavigabilité par fortune de mer, — en cas d'arrêt d'une puissance étrangère, — en cas de perte ou détérioration des effets assurés, si la détérioration ou la perte va au moins aux trois quarts. — Il peut être fait, en cas d'arrêt de la part du gouvernement, après le voyage commencé. »

A ces cas de délaissement il faut ajouter le défaut de nouvelles. Nous allons les examiner séparément; nous

parlerons aussi de certaines restrictions insérées dans les polices, relativement aux conditions de délaissement.

1° *Prise du navire.* — La prise est la saisie faite en mer dans le but de s'emparer du navire. Elle donne lieu au délaissement, qu'elle soit juste ou injuste, qu'elle soit faite par ami ou ennemi (Voir *suprà*, chap. VII, 6° *Prise du navire*, p. 741). Il suit de là que la rescousse, c'est-à-dire la reprise du navire sur le capteur, ou que la déclaration ultérieure d'illégalité de la prise, ne fait pas obstacle au délaissement. Telle est la doctrine généralement admise et combattue seulement par quelques auteurs (Pardessus, n° 888; Delvincourt, t. II, 403).

Si la chose assurée est capturée par un souverain ami et payée, il n'y a pas lieu à délaissement, mais seulement à l'action d'avarie, pour la différence entre le prix payé et la valeur assurée.

La déclaration du 16 avril 1856 par laquelle un certain nombre d'États ont aboli la course, ne peut être invoquée par l'assureur pour repousser la demande en délaissement, lorsque le navire a été capturé, au mépris du droit des gens (Anvers, 15 déc. 1859).

L'art. 395 du Code de commerce impose à l'assuré, en cas de prise, certaines obligations: — « En cas de prise, si l'assuré n'a pu en donner avis à l'assureur, il peut racheter les effets sans attendre son ordre. L'assuré est tenu de signifier à l'assureur la composition qu'il aura faite, aussitôt qu'il en aura les moyens. » (Voir *infrà*, § 3, *De l'objet du délaissement*, p. 865.)

Nous reviendrons, au chapitre suivant, sur les notifications que l'assuré doit faire à l'assureur.

L'arrêt par ordre de puissance qui peut donner ouverture au délaissement, doit être distingué de la prise du na-

vire; car les effets légaux ne sont pas absolument les mêmes; et cela s'explique par ce fait que la prise implique un acte de dépossession qui peut être ou ne pas être définitif, mais qui néanmoins rompt tous les contrats d'affrétement; tandis que l'arrêt de prince peut n'être qu'un empêchement momentané. Nous avons indiqué, au chapitre précédent, ces caractères distinctifs (Voir p. 743). Nous verrons ci-après, sous le n° 2, les effets particuliers de l'arrêt de prince.

2° *Arrêt de prince; arrêt de la part du gouvernement après le voyage commencé.* — Nous avons défini au chapitre précédent ce qu'on devait entendre par *arrêt par ordre de puissance ou arrêt de prince* (Voir p. 743).

L'arrêt de prince n'est pas toujours par lui-même une cause de délaissement; car un État ami peut s'emparer du navire ou de la cargaison, non dans l'intention de se l'approprier, mais au contraire avec l'intention de restituer le navire et de l'indemniser du dommage causé et de la perte des facultés. On fait alors une distinction : Si la restitution et le paiement s'effectuent dans un délai assez court pour qu'on ne voie pas dans la rétention une véritable dépossession, il n'y a pas lieu à délaissement; il en est autrement si la rétention excède un certain délai. Les art. 387 et 388 du Code de commerce tracent les règles à suivre à cet égard. Nous y reviendrons au chapitre suivant.

Il faut remarquer la différence fondamentale qui existe entre le cas de prise et celui d'arrêt de prince : la prise donne toujours *ipso facto* ouverture à l'action en délaissement; tandis que l'arrêt de prince n'entraîne le délaissement que par une fiction qui assimile le retard à la perte.

Il ne faut pas étendre à l'interdiction de commerce dans

certains ports les règles admises pour l'arrêt de prince. — En effet, l'assuré peut être ainsi privé de certains bénéfices; mais sa chose n'est pas mise en péril. L'interdiction de commerce peut néanmoins donner lieu à l'action d'avarie.

L'arrêt de puissance qui prohibe, au lieu du départ, la sortie de certaines marchandises, peut entraîner ou non le délaissement, suivant la distinction établie dans les art. 369 *in fine* et 370 du Code de commerce. Si l'arrêt a lieu avant le commencement du voyage, il n'y a pas lieu à délaissement; mais si le voyage commencé est interrompu, l'action en délaissement est ouverte.

La confiscation pour cause de contrebande n'est pas un arrêt de prince; elle peut amener le délaissement, mais à un autre titre, par exemple s'il y a perte de plus des trois quarts.

3° *Naufrage*. — La déclaration du 15 juin 1735 définit ainsi le naufrage : « C'est l'événement par lequel un navire est submergé par l'effet de l'agitation violente des eaux, de l'effort des vents, de l'orage ou de la foudre, de manière qu'il s'abîme entièrement dans la mer et que de simples débris surnagent. »

Tel est le naufrage absolu; mais, suivant une définition plus juridique, le naufrage est l'état du navire qui, réduit à l'innavigabilité par un événement de mer, est abandonné comme tel par l'équipage, et ainsi perdu pour le propriétaire, alors même que le navire serait plus tard remis à flot par des opérations de sauvetage. La qualification de naufrage est une question de fait laissée à l'appréciation des tribunaux (Cass., 27 juillet 1857).

Il arrive souvent que le navire naufragé échoue sur une côte ou sur un rocher, et qu'il s'y déclare ainsi une

voie d'eau : cet événement sera qualifié, suivant les circonstances, un naufrage ou un échouement avec bris, deux cas que distingue l'art. 369. C'est encore là une question de fait abandonnée à l'appréciation du juge (Cass., 27 juillet 1857).

La submersion momentanée, à la suite d'un abordage, alors que le navire a été remis à flot et qu'il n'a subi qu'un préjudice peu important, donne-t-elle lieu au délaissement? Il a été jugé que, dans cet état, le navire ne devait pas être considéré comme perdu par naufrage (Rennes, 7 janvier 1857). Cependant l'action en délaissement, une fois ouverte, peut-elle être éteinte par l'arrivée à destination, alors que le navire viendrait à être réparé et conduit à destination, et les marchandises sauvées? Les auteurs se sont partagés sur la question ; mais la jurisprudence n'a pas admis que le délaissement pût s'opérer dans ces conditions (Cass., 29 déc. 1840).

Le seul fait du naufrage donne lieu au délaissement, sans qu'il y ait à considérer si la cargaison a été sauvée en tout ou en partie (Cass., 29 déc. 1840) ; et c'est alors pour le compte des assureurs que se fait le sauvetage. Mais si la police portait que le naufrage n'emporterait le délaissement qu'autant que la perte ou détérioration serait des trois quarts de la valeur de la chose assurée, cette convention serait-elle valable, malgré les termes de l'art. 369? C'est là une question que nous examinerons plus bas (Voir *infrà*, 9° *De cert. restrict. insérées dans les pol.*, etc., p. 862) ; elle se lie à certaines stipulations introduites généralement dans les polices, et dont l'usage habituel augmente la gravité de la décision.

Nous verrons au numéro suivant (*Echouement avec bris*)

quelques dispositions qui s'appliquent également au cas de naufrage.

4° *Échouement avec bris.* — L'échouement simple ne suffit pas pour qu'il y ait lieu à délaissement; il faut qu'il y ait bris, et que cet accident mette le navire dans l'impossibilité de continuer la navigation; car si l'échouement est sans bris, le navire échoué peut être relevé, réparé et mis en état de continuer le voyage; dès lors il n'y a qu'une avarie et non un sinistre majeur donnant droit au délaissement.

L'échouement avec bris est bien distinct du naufrage et de l'innavigabilité, dont le caractère particulier est l'impossibilité de réparer le navire; il est spécialement caractérisé par certains effets : ainsi il est produit par un choc et un séjour prolongé sur un rocher ou sur la côte, par suite d'une voie d'eau; il faut, en outre, que cette voie se déclare dans une des parties essentielles du navire. L'échouement avec bris ne présume pas par lui-même l'impossibilité de réparer le navire; il produit seulement l'état d'innavigabilité.

L'intérêt de cette définition s'explique par cette disposition de l'art. 389 du Code de commerce : — « Le délaissement à titre d'innavigabilité ne peut être fait, si le navire échoué peut être relevé, réparé et mis en état de continuer sa route pour le lieu de sa destination. — Dans ce cas, l'assuré conserve son recours sur les assureurs, pour les frais et avaries occasionnés par l'échouement. »

Quand l'échouement présente les caractères que nous avons indiqués, et qu'une de ses parties essentielles est brisée, il y a lieu à délaissement, lors même que le navire ne serait ni perdu ni endommagé jusqu'à concurrence des trois quarts de sa valeur.

On a posé la question de savoir si le bris majeur était une condition indispensable pour que l'échouement donnât lieu au délaissement. Il est évident que par la définition que la loi donne de l'échouement avec bris, elle a voulu prévenir tout doute sur les caractères de cet échouement, et ne pas permettre trop facilement le délaissement; mais si le navire échoué, même sans bris, ne peut être par aucun moyen relevé et réparé, il est absolument perdu et peut faire l'objet du délaissement.

Il y a un autre cas qu'on assimile à celui d'irréparabilité, et qui donne aussi droit au délaissement, c'est le cas où le navire ne peut être réparé et remis à flot moyennant une dépense inférieure aux trois quarts de sa valeur estimée. En cas contraire, l'assuré n'exercerait que l'action d'avarie.

L'interprétation donnée à l'art. 389 se concilie ainsi avec celle de l'art. 369 : l'art. 369 parle de l'échouement avec bris majeur, et l'art. 369 règle le cas où il s'agit d'un échouement qui, indépendamment du bris, produit une innavigabilité absolue ou relative.

La jurisprudence a admis une autre distinction sur le caractère de l'innavigabilité, en cas d'échouement : si le navire échoué, même avec bris, peut être facilement renfloué et arriver à destination, il n'y a pas lieu à délaissement. C'est ce qui a été jugé pour un navire qui avait les deux côtés de sa carène ragués, brisés et endommagés, et plusieurs bordages coupés, mais qui n'avait été ni brisé ni disjoint dans sa membrure (Bord., 1er avril 1844). Mais si l'échouement avec bris majeur est tel que le sauvetage soit difficile, il y a lieu à délaissement (Douai, 7 avril 1843).

On a vu un bris majeur donnant lieu au délaissement dans le bris des machines d'un bateau à vapeur, quoique

le corps du navire n'eût pas éprouvé de dommage ; car la machine est considérée comme une partie essentielle (Paris 30 décembre 1840).

Le bris même partiel peut donner droit au délaissement, mais il faut qu'il se soit produit dans les parties essentielles et qu'il ait ainsi créé l'innavigabilité. On a refusé ce caractère au dommage éprouvé par la quille qui a été simplement raguée, sans être rompue dans toute son épaisseur, quand il n'y a pas nécessité de recaréner le navire après l'échouement. On a jugé aussi que la voie d'eau était insuffisante pour constituer l'existence du bris, lorsque les pièces et liaisons n'avaient éprouvé que des avaries qui ne compromettaient point la sûreté du navire.

L'appréciation des caractères de l'échouement et le point de savoir s'il donne ou non ouverture à l'action en délaissement, est laissée à l'arbitraire des tribunaux et échappe à la censure de la Cour de cassation.

Les assureurs ne peuvent faire procéder eux-mêmes au renflouement du navire échoué, tant que l'assuré n'a pas fait délaissement ; car ce serait une prise de possession. Toutefois ils peuvent se faire autoriser à cet effet par justice, les réparations ayant lieu pour compte de qui il appartiendra, et indépendamment du point de savoir s'il y aura lieu ou non à délaissement (Mars., 12 mai 1863 et 19 mai 1865 ; Aix, 16 mars 1863).

L'assuré, de son côté, ne doit pas abandonner le navire qui est susceptible d'être relevé, et aggraver ainsi le dommage au point de le rendre irréparable. Il a été jugé, dans ce cas, qu'il n'avait pas droit au délaissement (Nantes, 22 juillet 1865).

Quant au délaissement des marchandises, il a lieu, en règle générale, dans les cas où l'échouement avec bris

autorise le délaissement du navire; mais il est soumis, en outre, à des règles particulières fort importantes, qui sont tracées dans les art. 387 à 395 du Code de commerce.

Après la disposition de l'art. 390 qui prescrit à l'assuré de notifier à l'assureur, dans les trois jours de la réception de la nouvelle, la déclaration d'innavigabilité du navire, l'art. 391 ajoute : — « Le capitaine est tenu, dans ce cas, de faire toutes diligences pour se procurer un autre navire à l'effet de transporter les marchandises au lieu de leur destination. »

Art. 392. — « L'assureur court les risques des marchandises chargées sur un autre navire, dans le cas prévu par l'article précédent, jusqu'à leur arrivée et leur déchargement. »

Art. 393. — « L'assureur est tenu, en outre, des avaries, frais de déchargement, magasinage, rembarquement, de l'excédant du fret, et de tous autres frais qui auront été faits pour sauver les marchandises, jusqu'à concurrence de la somme assurée. »

Art. 394. — « Si, dans les délais prescrits par l'art. 387, le capitaine n'a pu trouver de navire pour recharger les marchandises et les conduire au lieu de leur destination, l'assuré peut en faire le délaissement. »

Nous reviendrons, au chapitre suivant, sur les formes et les délais du délaissement.

Il résulte de ces dispositions que le délaissement des marchandises n'a pas toujours lieu en même temps et sous les mêmes conditions que le délaissement du navire. En cas de naufrage, le délaissement peut être immédiat, tant pour les facultés que pour le navire. Mais en cas d'échouement avec bris et d'innavigabilité, la loi fait une distinction : il peut y avoir délaissement du navire; sans qu'il y

ait délaissement des marchandises, si celles-ci sont transportables sur un autre navire. Mais si l'échouement s'est fait dans de telles conditions qu'il soit impossible de procéder au déchargement de la cargaison, et qu'il produise ainsi les mêmes effets que le naufrage, la loi permet le délaissement immédiat (Aix, 9 nov. 1865; Mars., 25 avril 1866).

La loi trace, dans l'art. 381, certaines obligations de l'assuré, qui s'appliquent également en cas de naufrage ou d'échouement avec bris : — « En cas de naufrage ou d'échouement avec bris, l'assuré doit, sans préjudice du délaissement à faire en temps et lieu, travailler au recouvrement des effets naufragés. Sur son affirmation, les frais de recouvrement lui sont alloués jusqu'à concurrence de la valeur des effets recouvrés. »

L'assuré est passible de dommages-intérêts, s'il ne travaille pas au sauvetage. L'assuré, pour compte de qui il appartiendra, étant, vis-à-vis de l'assureur, le véritable assuré, est tenu de la même obligation.

S'il y a contestation entre l'assureur et l'assuré sur le point de savoir si partie du produit du sauvetage a été employée à payer les frais de sauvetage des effets naufragés, c'est à l'assuré à prouver cet emploi, et non à l'assureur à prouver que le produit a servi à payer des dettes étrangères (Bord., 6 avril 1830).

5° *Innavigabilité absolue.* — L'innavigabilité est l'état d'un vaisseau devenu incapable de naviguer, soit par son vice propre, tel que sa mauvaise construction ou sa vétusté, soit par fortune de mer. Mais les assureurs ne répondent que de l'innavigabilité par fortune de mer. Ainsi le fait seul de l'innavigabilité ne donne point le droit de délaisser ; et c'est à l'assuré à prouver que cette innavigabilité procède d'une fortune de mer et non d'un

vice propre. On distingue deux sortes d'innavigabilité : l'*innavigabilité absolue* comporte l'idée d'une détérioration absolument irréparable, à moins de reconstruire entièrement le navire ; l'*innavigabilité relative* comporte l'idée d'une réparation matériellement possible, mais à laquelle viennent mettre obstacle certaines circonstances, telles que la disette de matériaux ou d'ouvriers, le manque d'argent et de crédit, de telle sorte que le navire ne peut être mis en état de reprendre la mer. Ces deux sortes d'innavigabilité donnent ouverture à l'action en délaissement ; mais comme elles se distinguent par certains caractères et certains effets souvent différents, nous avons dû les traiter séparément.

L'innavigabilité absolue fait supposer une dégradation totale ou un endommagement irrémédiable des parties essentielles du navire ; elle se détermine non par la cause du sinistre, comme dans le naufrage ou l'échouement, mais par l'état même du navire, lorsqu'il est produit par toute autre cause dérivant toutefois de la fortune de mer, tels que le vent, la tempête, l'agitation des flots, etc. Le navire susceptible de continuer sa route, après réparations, serait cependant en état d'innavigabilité, si ces réparations ne lui permettaient pas de reprendre la mer avec l'ensemble des conditions de durée et de sécurité qu'il réunissait avant le sinistre. Il faut aussi que le coût des réparations ne soit pas excessif, et notamment qu'il n'atteigne pas les trois quarts de la valeur du navire.

Si l'expertise démontre la nécessité de réparations surpassant par leur chiffre la valeur assurée, il y a lieu à abandon, et cet abandon peut être fait pendant le cours des réparations, si, alors qu'elles ont lieu, il se révèle des causes d'innavigabilité restées d'abord inconnues.

La déclaration d'innavigabilité est prononcée par le juge ou par l'autorité consulaire. Il importe de préciser les effets de cette déclaration. La déclaration d'innavigabilité faite dans un lieu de relâche est une mesure provisoire, prise après constatation régulière de l'état du navire, qui permet de procéder, s'il y a lieu, aux réparations qui peuvent être faites; mais cette déclaration n'est pas définitive et ne lie pas les parties de telle sorte que l'assureur ne puisse ultérieurement contester l'innavigabilité. Toutefois, si l'assureur avait fait une prise de possession sans autorisation de justice, après signification du délaissement par l'assuré, et qu'il eût commencé les réparations, le délaissement serait irrévocable (Mars., 20 juillet 1863). Il est néanmoins admis que les assureurs peuvent se faire spécialement autoriser, en vertu d'une sentence consulaire, par mesure purement conservatoire et sous réserve même de contester le délaissement, à réparer le navire à des conditions moins onéreuses que ne le ferait l'assuré lui-même (Mars., 4 mars 1861; Aix, 16 mars 1863). Cette mesure peut être ordonnée, même en l'absence des chargeurs, sauf à eux à se pourvoir par voie de tierce-opposition (Cass., 22 mars 1864).

Le compromis accepté par l'assuré afin de nomination d'experts chargés d'évaluer le dommage et d'ordonner les réparations, n'implique pas, de sa part, renonciation au délaissement. Il en serait autrement si l'assuré ordonnait lui-même ces réparations (Bord., 30 juin 1862).

La vente qui est ordonnée après déclaration d'innavigabilité par un consul français, assure aux acquéreurs de bonne foi la propriété de la chose vendue, quand même il serait jugé plus tard que l'innavigabilité aurait été dé-

clarée à tort; mais si l'acquéreur connaissait le vice de la décision consulaire, la vente pourrait être annulée (Cass., 3 janv. 1867; Rouen, 20 juin 1866).

Nous avons défini plus haut le caractère purement conservatoire des mesures ordonnées par le consul; mais si elles ne font rien préjuger quant à la question de délaissement, elles ne laissent pas de former des éléments d'appréciation des faits, et on ne peut les combattre que par des preuves contraires ou des appréciations graves. La même foi est due aux rapports d'experts.

6° *Innavigabilité relative.* — Il y a innavigabilité relative, donnant lieu au délaissement, quand il y a impossibilité de se procurer des matériaux ou des fonds pour les réparations, ou quand les dépenses à faire sont excessives; et elles sont excessives quand elles dépassent les trois quarts de la valeur du navire ou les trois quarts de la valeur conventionnelle exprimée dans la police (Bord., 12 déc. 1850). Il a été aussi jugé qu'un navire est réduit à l'état d'innavigabilité relative quand il faut plus de temps et de dépenses pour le réparer que pour en construire un neuf (Cass., 14 juin 1832).

L'innavigabilité relative produit, en droit, les mêmes effets que l'innavigabilité absolue. Car il importe peu que l'assuré se voie privé de son navire, parce que, arrivé au port de destination, il ne peut plus être réparé, ou parce que les fonds manquent pour le réparer, ou parce qu'ils manquent pour en prévenir l'expropriation et l'affranchir des dettes contractées en cours de voyage pour les réparations. Le résultat est le même pour l'assuré, et le dommage a toujours pour cause une fortune de mer.

Ainsi, lorsqu'à la suite de fortune de mer, le navire a été vendu après réparations, dans l'impossibilité d'en

acquitter le montant, l'assuré est fondé à faire délaissement. Il en serait autrement si le capitaine qui invoque l'impossibilité de trouver des fonds pouvait affecter aux réparations le fret déjà acquis, resté libre entre ses mains. En effet, l'assuré ou son mandataire doit pourvoir à la conservation de la chose, dans le même esprit que s'il était lui-même son propre assureur. On peut admettre qu'il n'emploie pas sa fortune de terre aux réparations; mais il n'en est pas de même du fret gagné par le navire (Bord., 30 août 1854, et 18 juin 1856). Le capitaine serait même tenu d'employer le fret acquis et les fonds appartenant à l'armement, plutôt que de recourir à la ressource onéreuse d'un emprunt à la grosse. Enfin, si l'armateur se trouvait sur les lieux au moment où l'emprunt pour payer les réparations aurait été tenté infructueusement par le capitaine, et que, sur son refus de faire face aux dépens, quoiqu'il fût en état de le faire, le navire eût été vendu, il a été jugé qu'il ne pouvait être admis au bénéfice du délaissement pour innavigabilité relative, attendu qu'il était en faute pour n'avoir pas pourvu, autant qu'il était en lui, à la conservation de sa chose (Mars., 22 juillet 1830). Ces fautes, commises par le capitaine, seraient néanmoins couvertes par l'assureur, si le contrat s'étendait à la baraterie de patron.

Les assureurs ne pourraient, au contratre, contester le délaissement, sous le prétexte que l'armateur, ayant plus tard racheté le navire, aurait pu trouver des fonds pour les réparations, lorsqu'il est constant qu'il n'aurait pu le faire que par des emprunts qu'il n'était pas possible d'effectuer avant le délaissement. Le capitaine est fondé à dire qu'il n'a pu emprunter, si l'on n'a consenti à lui prêter à la grosse qu'à la condition qu'il s'engageât personnellement.

Le délaissement, par suite de l'impossibilité de trouver des fonds pour les réparations au lieu de destination, est valablement fait, lors même qu'il résulterait de la police que les assureurs ne seraient tenus de faire les avances que jusqu'au lieu de destination (Paris, 6 déc. 1848).

Nous avons déjà dit que l'assuré ou son mandataire était tenu de faire diligemment les réparations. Aussi le délaissement qui serait fait précipitamment, alors que les réparations n'étaient pas très-sérieuses, ne serait pas admis. — C'est ce qui aurait lieu si le navire avait été vendu, puis réparé à peu de frais. On décide alors qu'il n'y a jamais eu innavigabilité, soit absolue, soit relative; et cela, bien que le capitaine prétendrait n'avoir trouvé ni les matériaux, ni les bras, ni l'argent nécessaire. En effet, la mauvaise foi est alors évidente.

Le capitaine qui ne pourrait trouver moyen de faire les réparations au lieu de relâche, devrait se rendre au port le plus voisin. En outre, s'il est obligé à un emprunt, il doit le faire dans des formes spéciales et avec une certaine publicité.

La demande d'emprunt doit être régulière. L'irrégularité consisterait notamment dans l'intempestivité, dans la restriction des garanties qui peuvent être données, dans l'insuffisance de la publication qui ne mentionnerait pas toutes les conditions auxquelles l'emprunt peut être fait; enfin il est dans les attributions du consul de recevoir les soumissions cachetées, et le capitaine ne pourrait s'arroger ce droit.

L'irrégularité de la demande d'emprunt ferait obstacle au délaissement du navire, notamment si le capitaine se bornait à rechercher des fonds sans indication de sommes, d'objets, de temps et de risque. Il a même été jugé, que,

dans ce cas, les certificats émanés d'un agent d'assurance ou d'un notaire public, constatant l'impossibilité pour le capitaine de trouver des fonds, n'établissent pas que cette impossibilité ait été absolue (Havre, 8 mai 1685).

Ce n'est qu'au cas où, malgré la protection consulaire, l'emprunt n'a pu être réalisé, que la vente du navire peut être autorisée; mais, comme nous l'avons déjà dit, la vente même ne fait rien préjuger sur la validité du délaissement.

Le capitaine commettrait une baraterie de patron, s'il entreprenait les réparations avant de se procurer les fonds nécessaires, et que la vente forcée du navire s'ensuivît. Aussi le délaissement pourrait être refusé par l'assureur, dans ce cas, ainsi que dans tous les autres où les risques ont été aggravés par une faute lourde du capitaine.

Il peut arriver, même après qu'un emprunt à la grosse a été contracté pour réparation d'avaries, que le navire soit vendu au port de destination, sur les poursuites du porteur de la lettre de grosse et au refus de l'assureur de libérer complétement le navire. Dans ce cas, bien que l'avarie en elle-même ne soit pas une cause de délaissement, l'assuré est admis à délaisser et l'assureur ne peut se libérer en faisant simplement offre de payer la part contributoire mise à sa charge par le règlement d'avaries (Cass., 9 août 1860). Cette décision se fonde sur ce que l'emprunt à la grosse et la stipulation de son paiement au lieu de destination, se lient au sinistre; c'est une conséquence indirecte de la fortune de mer. Il y a parfaite analogie entre ce cas et celui où le navire est vendu au port de relâche, faute de fonds pour le réparer; le navire est également perdu pour l'assuré. Dans l'un et l'autre cas, il y a lieu à délaissement, bien que la propriété du navire

soit tranférée à un tiers acquéreur, parce que le délaissement ne s'entend pas seulement de l'abandon de la propriété, mais aussi de tous les droits quelconques attachés à l'objet abandonné, qu'il en existe ou non. Enfin l'assureur peut toujours prévenir l'effet des poursuites en offrant de contribuer au paiement de la lettre de grosse. Il y a plus, l'assuré n'est pas tenu d'intervenir au paiement; il est seulement obligé d'informer l'assureur de l'emprunt à la grosse et des poursuites exercées par le prêteur. Et si, faute par l'assureur de faire les avances nécessaires, les marchandises assurées sont vendues pour un prix dont plus des trois quarts sont absorbés par le remboursement de la créance, il y a là une perte qui, suivant l'art, 369, donne lieu au délaissement (Bordeaux, 16 mars 1857). Cependant cette doctrine a été combattue par quelques arrêts (Poitiers, 25 juin 1824; Paris, 27 mars 1838). La cour d'Aix, par un arrêt du 15 janvier 1859, est même allée jusqu'à décider que les assureurs ne sont tenus au remboursement des sommes empruntées pour réparations d'avaries pendant le voyage, qu'après règlement définitif avec l'assuré. Dans ce système, l'abandon du navire et du fret par l'assuré poursuivi en paiement de la lettre de la grosse ne donnerait pas ouverture à l'action en délaissement.

Cet arrêt nous semble contraire au principe posé dans l'art. 216 du Code de commerce qui, en séparant la fortune de terre de la fortune de mer de l'armateur, limite à son égard la responsabilité de l'expédition au capital qu'il y engage; l'arrêt semble aussi ne pas tenir compte de l'objet même du contrat d'assurance, qui est de substituer, pour les risques maritimes, l'assureur à l'assuré, et de garantir à ce dernier l'arrivée au lieu de destination

du navire ou des marchandises indemnes de toute perte. Enfin les obligations qui dérivent de l'art. 381 précité indiquent suffisament que l'assuré n'est tenu qu'à de simples soins et qu'il est en quelque sorte le mandataire de l'assureur; or, en cette qualité de mandataire, il ne peut être tenu d'engager sa responsabilité personnelle.

La vente forcée du navire donnerait-elle droit au délaissement, si l'emprunt à la grosse avait été consenti pour réparations d'avaries causées en partie seulement par fortune de mer? Suffit-il, dans ce cas, pour qu'il n'y ait pas lieu à délaissement, que l'assureur fasse offre du montant de l'assurance qui, joint à celui du fret acquis, parferait la somme nécessaire pour le remboursement? Les tribunaux se sont aussi partagés sur ces questions. La cour de Paris (28 août 1863) a refusé le délaissement, en se fondant sur ce que l'abandon du navire fait en pareil cas aux créanciers n'est pas une conséquence directe de la fortune de mer à la charge des assureurs. Mais d'autres arrêts (Paris, 28 août 1863; Cass., 17 août 1859 et 9 août 1860) ont admis le délaissement par ce motif que la vente et la perte qui en résulte ne sont pas, dans le cas dont s'agit, un fait volontaire et qu'ils se rattachent à la fortune de mer. Cependant la cour de Cassation semble être revenue à la doctrine opposée par un arrêt du 20 juin 1866.

On peut citer encore de nombreux cas où la dépossession de l'objet assuré donne lieu au délaissement, par cette raison que le fait primitif qui a entraîné d'autres dommages est une fortune de mer. Tel est le cas où l'assureur tardant à libérer le navire par le paiement de la lettre de grosse, les marchandises engagées pour le paiement viennent à se détériorer pour plus des trois quarts de leur valeur. — On a jugé ainsi, même si la détériora-

tion se manifeste alors que l'assurance a pris fin (Bord., 16 juin 1856, et 16 mars 1857). Mais on cite des arrêts contraires (Poitiers, 25 juin 1824 ; Paris, 27 mars 1838).

L'assureur n'est pas tenu seulement de rembourser la lettre de grosse quand l'emprunt a été contracté pour avaries, il doit aussi libérer le navire lorsqu'il est frappé d'une hypothèque au profit de l'assuré sur facultés dont les marchandises ont été vendues afin de pourvoir aux réparations. L'assureur ne peut décliner cette obligation en opposant que le navire étant parvenu au lieu de destination et l'assurance ayant pris fin, il ne reste qu'à régler leur part contributive dans l'avarie, et qu'ils ont trois mois pour se libérer.

On peut stipuler dans la police que l'innavigabilité relative ne sera pas un cas de délaissement, et qu'elle donnera seulement lieu à un règlement d'avaries. Le délaissement étant ainsi limité au cas d'innavigabilité absolue, on ne pourra l'admettre dans aucun cas qui ne sera pas rigoureusement une innavigabilité absolue (Aix, 19 juin 1855).

7° *Perte ou détérioration des trois quarts de la chose assurée.* — En règle générale, il y a droit au délaissement lorsque la chose assurée est perdue ou détériorée au delà des trois quarts de sa valeur, pourvu que la cause de la perte ou de la dérioration soit attribuée à une fortune de mer. La perte diminue la chose assurée dans sa quantité, et la détérioration, dans sa qualité. C'est par le nombre, le poids et la mesure que se détermine la quantité perdue.

Nous avons déjà vu de nombreuses applications du délaissement au cas de perte des trois quarts, en traitant plus haut des divers cas de délaissement et notamment de

l'innavigabilité relative. — Nous ne parlerons ici que du mode de calcul suivant lequel on détermine si la chose assurée a subi une perte ou une détérioration des trois quarts.

Dans le calcul des trois quarts, faut-il tenir compte à la fois de la perte ou détérioration matérielle et des charges et dépenses qui restreignent la valeur des choses assurées? ou ne faut-il tenir compte que de la perte matérielle? C'est dans ce dernier sens que s'interprète l'art. 369. Ainsi, pour vérifier si un navire a subi la détérioration des trois quarts, il suffit de comparer avec la valeur exprimée dans la police le chiffre des réparations à faire pour le remettre en état de navigabilité (Paris, 24 mai 1853). On ne peut faire ce calcul sur une autre base, notamment en comparant la valeur estimative donnée au navire dans la police avec la valeur vénale au lieu de relâche, après le sinistre (Cass., 14 juin 1832; Nantes, 22 juillet 1865).

Pour l'évaluation de la détérioration des trois quarts, il se présente deux moyens : l'un consiste à estimer le navire avarié et à déterminer si le chiffre de l'évaluation est de moins du quart de la valeur fixée dans la police; l'autre consiste à voir si le montant des réparations dépasse les trois quarts de la valeur fixée au contrat. Le premier mode est utile dans la pratique; mais il a été jugé que le second n'était pas exclu par la loi (Nantes, 20 juin 1863).

De ce que les dépenses pour les réparations doivent seules être comptées dans l'estimation des trois quarts, il suit qu'on ne doit pas y comprendre les autres dépenses accessoires, telles que le fret, les frais de sauvetage, la contribution des marchandises aux avaries communes, les vivres et salaires de l'équipage, pendant la durée des

réparations, les commissions de consignataires, et les sommes arbitrairement fixées pour travaux imprévus ; on ne peut y comprendre non plus le coût des réparations s'appliquant aux dommages causés par vice propre, les frais de consulat, d'affichage et autres dépenses qui figurent dans un règlement d'avaries.

Mais on peut ajouter au devis général des réparations le montant de l'emprunt à la grosse qui a dû être contracté pour payer les dépenses des réparations (Paris, 8 avril 1854; Bord., 25 fév. 1856; Rouen, 20 juin 1866) ; le change maritime de l'emprunt à la grosse (Cass. 3 déc., et 19 avril 1859) ; les frais de halage et déhalage nécessités pour l'examen des réparations; la valeur des ancres, câbles et chaînes, lorsque l'assurance comprend les agrès et apparaux.

Il a été jugé qu'on ne pouvait déduire du devis estimatif la valeur des objets à remplacer, notamment le prix du vieux cuivre, ni tenir compte de la différence du neuf au vieux. (Voir *infrà*, chapitre XI, § 2, 1°, *Bases du règlement des avaries sur navire*.)

Si la prime de l'emprunt à la grosse est ajoutée au devis, c'est à la condition que l'emprunt ait été affecté aux réparations et non aux frais de sauvetage ou à toutes autres dépenses en dehors du devis. On conçoit, du reste, que la prime de l'emprunt à la grosse affecté aux réparations figure dans le devis, puisque cet emprunt diminue d'autant la valeur du navire qui devient le gage du créancier, et que d'ailleurs les dépenses que couvre l'emprunt ont pour objet la conservation du navire.

Nous avons dit plus haut que les sommes portées dans les devis ne devaient pas être arbitrairement fixées, surtout en ce qui concerne les dépenses imprévues, c'est-à-

dire celles dont la nécessité se révèle dans le cours des travaux. Aussi le devis devra-t-il être estimatif et descriptif de toutes les réparations à faire, et la somme portée pour dépenses imprévues sera-t-elle susceptible d'être réduite, en cas d'exagération.

Les assureurs seraient-ils fondés à prétendre que les réparations doivent se borner à celles qui sont strictement nécessaires pour mettre le navire en état de gagner le port de destination, de telle sorte que la dépense n'excédant pas les trois quarts, il n'y aurait lieu qu'à un règlement d'avaries? Cette prétention de l'assureur doit-elle être admise même sous la réserve de tenir compte à l'assuré de la moins-value due à l'insuffisance des travaux? Un jugement du tribunal de Nantes (9 sept. 1863) a admis l'affirmative, et a semblé confondre ainsi les dispositions applicables à l'échouement simple avec bris mineur, réglées par l'art. 389, avec le cas d'innavigabilité relative, prévu par l'art. 369. Une telle doctrine n'irait à rien moins qu'à permettre toujours à l'assureur de ne pas délaisser dans les cas d'innavigabilité relative.

Si l'assurance a été faite *franc d'avaries*, c'est à l'assuré à faire les fonds pour réparer les avaries n'atteignant par les trois quarts. Il ne serait admis à faire le délaissement pour innavigabilité relative que s'il justifiait : 1° de l'impossibilité de faire parvenir au lieu de relâche les fonds nécessaires pour les réparations, et 2° de l'impossibilité dans laquelle se serait trouvé le capitaine de contracter un emprunt à la grosse (Nantes, 22 juillet 1865).

Le délaissement en cas de perte des trois quarts pourrait-il être invalidé par le fait que le navire, régulièrement vendu, aurait été réparé à moins de frais que n'en portait le devis des experts, si d'ailleurs la bonne foi du

capitaine ne peut être suspectée? La négative a été décidée par la cour de Bordeaux (11 février 1862).

Les règles relatives à l'estimation des trois quarts sont les mêmes pour les facultés que pour le navire. Ainsi, la perte des trois quarts doit être une perte matérielle, indépendamment de tous autres frais de dépôt ou d'emmagasinage (Cass., 10 fév. 1844; Aix, 29 nov. 1869; Mars., 1er juillet 1863). Cependant, les marchandises sont matériellement perdues pour l'assuré, si elles ont été vendues pour les besoins de la navigation. Ainsi, il suffit, pour qu'il y ait délaissement, que les marchandises, ayant été vendues, ne puissent plus être délivrées à l'assuré, quand même la somme produite par la vente serait de plus du quart de la somme assurée (Cass., 5 nov. 1839).

Lorsque la perte des marchandises assurées est purement matérielle, il faut encore distinguer s'il s'agit d'une perte proprement dite affectant la quantité, le nombre et le poids des objets, ou une détérioration affectant la qualité, et, par suite, la valeur de ces marchandises.

Lorsqu'il y a détérioration, on estime la marchandise à l'état sain, puis celle avariée, et la différence constitue le montant de la perte. Dans l'évaluation de la marchandise à l'état sain, on n'a égard ni à sa valeur au lieu de provenance, ni aux frais dont elle est grevée; mais on prend pour base sa valeur au lieu d'arrivée. Quant à l'évaluation de la marchandise avariée, elle peut se faire par expertise ou être déterminée par le prix de la vente; car les deux moyens sont admis, l'art. 369 ne prescrivant aucun mode particulier d'évaluation (Cass., 24 août 1846). La différence entre la valeur à l'état sain et celle à l'état avarié est réduite à tant pour cent. On y ajoute les frais

de vente, les frais de sauvetage, et généralement ceux qui ont eu pour objet la conservation de la chose (Cass., 6 nov. 1865) ; on en déduit la franchise de tant pour cent, qui peut être stipulée dans la police, et le résultat présente la somme à payer par l'assureur. Si cette somme excède les trois quarts de la valeur assurée pour un capital séparé par chaque série de marchandises, toute série diminuée des trois quarts de sa valeur peut être délaissée.

S'il apparaît, d'après les circonstances, que les experts se soient trompés dans leur évaluation, notamment si la conclusion de leur rapport est contredite par le résultat de la vente, l'assureur peut s'opposer au délaissement (Paris, 19 mai 1840).

Les frais et dépenses qui peuvent grever les marchandises avariées, mais qui n'entrent pas dans le calcul des trois quarts pour déterminer s'il y a lieu à délaissement, ne donnent lieu qu'à un règlement d'avaries (Cass., 10 janv. 1859).

La police peut stipuler que le délaissement n'aura pas lieu pour détérioration atteignant les trois quarts ; mais cette clause ne saurait faire obstacle au délaissement pour innavigabilité relative, à raison de dépenses excédant les trois quarts de la valeur du navire.

8° *Défaut de nouvelles.* — Ce cas de délaissement est prévu par les art. 375 et 376 du Code de commerce.

Art. 375. — « Si, après six mois expirés, à compter du jour du départ du navire, ou du jour auquel se rapportent les dernières nouvelles reçues, pour les voyages ordinaires ; — après un an pour les voyages de long cours, l'assuré déclare n'avoir reçu aucune nouvelle de son navire, il peut faire le délaissement à l'assureur et demander le payement de l'assurance, sans qu'il soit besoin d'attestation de la perte. — Après l'expiration des six mois

ou un an, l'assuré a, pour agir, les délais établis par l'article 373. »

Art. 373. — « Le délaissement doit être fait aux assureurs dans le terme de six mois, à partir du jour de la réception de la nouvelle de la perte arrivée aux ports ou côtes de l'Europe, ou sur celles d'Asie ou d'Afrique, dans la Méditerranée, ou bien, en cas de prise, de la réception de celle de la conduite du navire dans l'un des ports ou lieux situés aux côtes ci-dessus mentionnées. — Dans le délai d'un an après la réception de la nouvelle ou de la perte, ou de la prise conduite en Afrique, en deçà du cap de Bonne-Espérance ou en Amérique, en deçà du cap Horn. — Dans le délai de dix-huit mois, après la nouvelle des pertes arrivées ou des prises conduites dans toutes les autres parties du monde. — Et ces délais passés, les assurés ne sont plus recevables à faire le délaissement. »

Art. 376. — « Dans le cas d'une assurance pour temps limité, après l'expiration des délais établis, comme ci-dessus, pour les voyages ordinaires, et pour ceux de long cours, la perte du navire est présumée arrivée dans le temps de l'assurance. »

Sont réputés voyages au long cours ceux qui se font au delà des limites ci-après déterminées : au Sud, le 30^{e} degré de latitude Nord ; à l'Ouest, le 15^{e} degré de longitude du méridien de Paris ; à l'Est, le 44^{e} degré de longitude du méridien de Paris (Loi du 14 juin 1854).

L'ancien art. 377 fixait ces limites dans les termes suivants : — « Sont réputés voyages de long cours ceux qui se font aux Indes Orientales et Occidentales, à la mer Pacifique, au Canada, à Terre-Neuve, au Groënland et aux autres côtes et îles de la l'Amérique Méridionale et

Septentrionale, aux Açores, Canaries, à Madère, et dans toutes les côtes et pays situés sur l'Océan, au delà des détroits de Gibraltar et du Sund. »

Le défaut prolongé de nouvelles est ainsi une cause de délaissement, sans que l'assuré ait à fournir aucune justification de la perte. Il lui suffit de déclarer qu'il n'a pas reçu de nouvelles; c'est aux assureurs à détruire la présomption de la perte par la preuve de l'existence de la chose.

Le rapport fait par un tiers de la rencontre d'un bâtiment, dont le signalement coïnciderait avec le navire assuré, ne doit pas être considéré comme une nouvelle assez certaine pour proroger le délai de la loi.

9° *De certaines restrictions insérées dans les polices, relativement aux cas de délaissement.* — Dans la pratique, les polices apportent de nombreuses dérogations aux règles du droit commun, en limitant le nombre des cas de délaissement. Ainsi, les polices réduisent généralement les cas à trois pour les facultés : 1° l'arrêt de puissance; 2° le défaut de nouvelles; 3° et la perte ou détérioration des trois quarts; et à deux pour le corps : 1° le défaut de nouvelles; et 2° l'innavigabilité absolue ou relative, ou seulement l'innavigabilité absolue.

Les polices de Paris et de Marseille excluent l'innavigabilité relative, et n'accordent, dans ce cas, que l'action d'avaries. La police de Nantes admet tous les cas de droit commun, à l'exception de l'échouement avec bris, quand la détérioration n'atteint pas les trois quarts; quant au défaut de nouvelles, cette police modifie les délais de la loi.

De telles dérogations ne peuvent être interdites, les dispositions de l'art. 369 n'étant pas d'ordre public. Cependant les juges s'attachent beaucoup plus, dans l'interprétation des polices, à rechercher dans quelle inten-

tion les parties ont pu exclure tel ou tel cas, qu'à appliquer les clauses à la lettre; de plus, ils ne permettent pas d'appliquer aux cas réservés les principes spéciaux des cas exclus. Ainsi il a été jugé que si l'on stipulait, pour les marchandises assurées, la restriction du délaissement au cas de perte ou détérioration des trois quarts, l'assureur ne pourrait étendre cette restriction au cas de naufrage ou d'échouement avec bris, de telle sorte que le seul fait du naufrage ou de l'échouement avec bris donnerait lieu au délaissement, bien que le sauvetage eût fait recouvrer plus du quart des marchandises (Cass., 22 juin 1826, et 30 déc. 1850). Cette interprétation a été particulièrement donnée à l'ancienne police du Havre qui portait : « En aucun cas, sauf celui prévu par l'art. 394, le délaissement des facultés ne peut être fait qu'autant qu'il y a perte ou détérioration au moins des trois quarts, frais non compris. » Les polices de Paris, d'Orléans et de Granville reproduisent la même clause.

La police de Marseille dispose : « Dans les risques sur facultés francs de toutes avaries, le délaissement ne peut être fait que dans les cas prévus par les art. 375 et 394 (défaut de nouvelles et arrêt de puissance), et dans celui où indépendamment des frais quelconques, la perte ou détérioration matérielle absorbe les trois quarts de la valeur de la marchandise au lieu de reste. » Les polices de Bordeaux et de Dunkerque reproduisent cette clause, à peu près dans les mêmes termes.

On conçoit par suite l'intérêt majeur qui s'attache à la juste interprétation de ces conventions. Aussi la jurisprudence de la cour de Cassation a-t-elle été vivement critiquée. Elle se fonde sur ce principe que le cas de naufrage ou d'échouement avec bris entraîne le délaissement

parce qu'il fait présumer la perte totale, quels que puissent être ultérieurement les résultats du sauvetage; et elle décide par suite que cette présomption de perte totale tenant lieu de la perte elle-même, on ne peut appliquer aux cas de naufrage et d'échouement la restriction de la police au cas de perte ou de détérioration des trois quarts. Dans ce système, la perte fictive est considérée comme une perte réelle.

La plus grave objection faite à la jurisprudence de la cour de Cassation, c'est qu'elle ne tient aucunement compte de l'intention des parties, qui est précisément d'exclure le naufrage et l'échouement avec bris du nombre des cas de délaissement, et qu'elle semble faire du délaissement dans ces deux cas une disposition d'ordre public qui n'est cependant pas dans l'esprit de la loi. L'intention des parties n'est-elle pas, au contraire, de n'admettre le délaissement après naufrage ou échouement avec bris que s'il y a une perte matérielle des trois quarts, en excluant précisément la perte fictive telle que l'entend l'art. 639? Tel est le système admis par la cour de Bordeaux (25 juin 1855), contrairement à la doctrine de la cour de Cassation.

La nouvelle police du Havre a cru accentuer davantage l'intention d'exclure les cas de naufrage et d'échouement avec bris par l'addition suivante : « Il est expressément dérogé à l'art. 369 et à toutes les lois et jurisprudences contraires au plein et entier effet du présent article. » Mais les tribunaux ont encore résisté et maintenu la théorie de la perte fictive, indépendamment de l'estimation de la perte matérielle (Havre, 15 janv. 1866; Rouen, 13 fév. 1866; Bord., 13 mars 1865).

Néanmoins il est constant que l'exclusion formelle et

littérale des cas de naufrage et d'échouement avec bris devrait être respectée, et que l'assuré serait réputé non assuré contre ce risque. On devrait respecter également la clause portant expressément que le délaissement n'aurait lieu qu'autant qu'il y aurait perte matérielle, à l'exclusion de tout délaissement pour perte fictive ou légale (Rouen, 5 mai 1856).

§ 3. — De l'objet du délaissement.

En règle générale, le délaissement doit comprendre tous les objets assurés et les droits qui s'y trouvent attachés. Mais l'exécution de cette obligation donne lieu à diverses questions importantes, surtout en ce qui concerne le délaissement du fret.

Nous rapporterons aussi à la matière que nous allons traiter le cas spécial indiqué dans les art. 395 et 396 du Code de commerce, relativement au mode de règlement facultatif pour l'assureur, en cas de prise.

Si l'assurance porte sur des marchandises diverses, assurées pour un seul capital, l'assuré ne peut délaisser une nature de marchandises et retenir l'autre; le délaissement doit être entier. Il en est de même si l'assurance est faite à la fois sur corps et facultés : le tout doit être délaissé. Il en est autrement si les divers effets forment autant d'assurances pour un capital séparé, quoique compris dans la même police. Chaque série de marchandises peut alors faire l'objet d'un délaissement particulier, si la perte ou la détérioration excède les trois quarts. Mais la police doit énoncer expressément la distinction du capital affecté à chaque série; car s'il ne s'agissait que d'une évaluation séparée pour chaque nature de marchandises, on ne ver-

rait pas là l'intention de contracter des assurances distinctes, et le délaissement par séries ne saurait être admis (Mars., 6 juin 1845).

Il peut arriver aussi que la cargaison étant indivise entre plusieurs commerçants, l'assurance ne soit stipulée que pour partie, pour un demi, un tiers, un quart. L'assuré ne doit alors délaisser que la moitié, le tiers ou le quart des effets sauvés.

Le délaissement ne comprend que les marchandises qui se trouvaient à bord au moment du sinistre, et non les marchandises débarquées antérieurement; mais si ces dernières ont été remplacées, l'assurance se consolide sur le nouveau chargement.

Bien que le délaissement par l'assuré soit indivisible dans son objet, il est nécessaire, à l'égard des assureurs et s'il a été contracté plusieurs assurances, qu'il se répartisse entre eux dans la mesure des engagements de chacun d'eux.

On discutait, dans l'ancien droit, la question de savoir si le fret, et il n'y a plus à distinguer ici le fret acquis du fret espéré, devait être compris dans le délaissement. L'art. 386 du Code commerce dispose à cet égard : — « Le fret des marchandises sauvées, quand même il aurait été payé d'avance, fait partie du délaissement du navire et appartient également à l'assureur, sans préjudice des droits des prêteurs à la grosse, de ceux des matelots pour leur loyer, et des frais et dépenses pendant le voyage. »

La destination naturelle du fret étant de pourvoir à certaines dépenses nécessitées par le salut de la chose assurée, on conçoit que le prêteur à la grosse, les matelots pour leurs loyers et les créanciers pour les sommes dépensées pendant le voyage, soient payés d'abord sur le

fret, et que les assureurs ne reçoivent que l'excédant. Les assureurs sur victuailles passent ainsi avant les assureurs sur corps.

Par ces mots : « le fret des marchandises sauvées », l'art. 386 entendant seulement le fret des marchandises exposées au sinistre, l'assuré peut retenir le fret des marchandises débarquées en cours de voyage, ainsi que le fret des marchandises perdues qui aurait été payé d'avance, avec clause de non restitution, ou stipulé à tout événement.

Le délaissement du fret, dans les termes que nous indiquons, s'applique au cas de perte ou de détérioration des trois quarts comme à tous les autres.

Ici se présentent quelques cas particuliers qu'il est utile de mentionner. Si les marchandises ont été l'objet du sinistre, au moment où elles allaient être débarquées sur le quai de destination, et alors qu'une première assurance venait de prendre fin, le fret doit-il être délaissé aux nouveaux assureurs? L'affirmative, fondée sur le droit strict, a été admise par la jurisprudence (Rouen, 27 janv. 1852 ; Rennes, 27 avril 1864).

Lorsque le navire qui subit une perte des trois quarts, est assailli par deux tempêtes survenues à plusieurs jours de distance, on considère les deux sinistres comme n'en formant qu'un seul. Ainsi il y a lieu même au délaissement du fret des marchandises débarquées dans l'intervalle des deux tempêtes.

Le fret n'est pas délaissé, si toute la cargaison a péri, s'il y a eu naufrage ou échouement avec bris, ou si le navire est présumé perdu par défaut de nouvelles, car les assureurs n'ont droit au fret que sur les marchandises sauvées.

Il y a plus, le règlement dans lequel le fret aurait été compris à tort peut toujours être attaqué pour cause d'erreur (Paris, 7 déc. 1863).

Lorsque le fret qui doit faire partie du délaissement n'est pas fixé, il est calculé au cours du jour, pour les marchandises de même nature, à l'époque et au lieu du chargement (Bord., 10 juillet 1854).

Les stipulations intervenues entre le fréteur et l'affréteur sont étrangères aux assureurs. Ainsi la charte-partie qui veut que l'armement paie au chargeur une prime d'assurance sur le navire, fait considérer ces avances non comme une simple avance sur le fret, mais comme une somme acquise à tout événement, c'est-à-dire comme un prêt fait au capitaine et dont l'affréteur sera remboursé, soit par le fret, si la marchandise arrive à destination, soit par l'assurance de la somme prêtée, si le navire se perd. Le règlement dans lequel un pareil fret aurait été délaissé, serait attaquable pour cause d'erreur.

Il est quelquefois stipulé que le navire est affrété, gratis de fret d'aller, pour un voyage d'aller et retour, à la condition que le fret ne sera payé que sur les marchandises de retour. Si ce navire a été assuré et qu'il vienne à périr dans le voyage d'aller, il a été jugé que l'assuré devait comprendre dans le délaissement aux assureurs le fret des marchandises sauvées, à proportion de l'avancement du voyage, surtout lorsqu'il avait reçu de l'affréteur une avance sur fret. L'assuré ne saurait prétendre que cette avance n'est imputable que sur le fret de retour et que les marchandises sauvées du voyage d'aller ne devaient aucun fret. Ce fret comprendrait même le prix du transport des passagers qui se trouvaient à bord au moment du sinistre (Rouen, 27 janv. et 19 nov. 1862). Ces jugements sont

fondés sur ce principe que les conventions n'ont d'effet qu'entre les parties contractantes.

La police peut stipuler encore que les assureurs n'auront droit qu'au fret du voyage, soit d'aller, soit de retour, pendant lequel le sinistre aura lieu; l'assurance peut aussi être faite pour plusieurs voyages à faire dans un délai déterminé, ces divers voyages n'en formant qu'un seul, et n'étant désignés que comme indication du voyage; dans ce cas, le fret des marchandises débarquées aux escales n'est pas compris dans le délaissement; mais on y comprend, pour les marchandises sauvées, le fret de tous les voyages successifs qui n'en forment qu'un seul. Cependant, si toute escale était réputée voyage, le délaissement ne serait fait que par le fret de chacun de ces voyages.

On peut enfin stipuler que le fret ne fera en aucune manière partie du délaissement; cette clause est insérée notamment dans la police du Havre. Il est vrai que la plupart des auteurs, à l'exception de Pardessus et de M. Aldrik Caumont (*Dict. de dr. marit.*), se sont prononcés pour la négative; mais l'opinion contraire se fonde sur ce que cette clause autorisée dans l'ancien droit par l'art. 6 de la déclaration de 1799, n'est pas interdite par la loi, et que d'ailleurs elle n'est pas contraire aux principes du contrat d'assurance.

Nous avons dit au chapitre I^er^ (§ 3-2° *de l'assurance du fret acquis*, p. 541), que le fret stipulé non remboursable et acquis à tout événement, pouvait être l'objet d'une assurance, et que cette assurance est d'ailleurs usitée dans la pratique; mais nous devons noter ici que cette assurance particulière du fret doit être distincte de l'assurance sur corps.

Il nous reste à parler du rachat par l'assuré des choses

capturées, en cas de prise. A la suite de l'art. 395 qui prévoit ce cas, l'art. 396 dispose : — « L'assureur a le choix de prendre la composition à son compte, ou d'y renoncer : il est tenu de notifier son choix à l'assuré, dans les vingt-quatre heures qui suivent la signification de la composition. — S'il déclare prendre la composition à son profit, il est tenu de contribuer, sans délai, au paiement du rachat dans les termes de la convention, et à proportion de son intérêt ; et il continue de courir les risques du voyage, conformément au contrat d'assurance. — S'il déclare renoncer au profit de la composition, il est tenu au paiement de la somme assurée, sans pouvoir rien prétendre aux effets rachetés. — Lorsque l'assureur n'a pas notifié son choix dans le délai susdit, il est censé avoir renoncé au profit de la composition. »

Nous renvoyons au chapitre suivant, pour ce qui est relatif aux délais et aux formes du délaissement.

LÉGISLATION ÉTRANGÈRE.

Roumanie. — Grèce et Iles Ioniennes. — Haïti. — Même législation qu'en France.

Belgique. — Le Code de commerce belge a conservé l'ancienne rédaction de l'art. 375 du Code de commerce français, qui limite le droit de faire délaissement, pour défaut de nouvelles, à un an pour les voyages ordinaires, et à deux ans pour les voyages de long cours. Du reste, le Code de commerce belge reproduit exactement le Code français.

Italie. — Le Code de commerce italien est absolument conforme à la loi française. Nous n'avons à noter qu'une addition à l'art. 376 de notre Code, relativement à la présomption de pertes par suite du défaut de nouvelles, pour les assurances à temps limité ; l'art. 488 ajoute : S'il y a plusieurs assurances successives à temps limité, la perte est présumée arrivée dans le temps de la première assurance.

Espagne. — Nous ne trouvons, dans le Code de commerce espagnol, que fort peu de changements à la loi française.

A la suite de l'art. 908 qui fixe les mêmes délais qu'en droit français pour la présomption de perte du navire par défaut de nouvelles, l'art. 909 ajoute : Est réputé voyage de long cours, pour l'application de l'art. précédent, tous ceux qui ne sont pas faits pour l'un des ports de l'Europe, pour ceux de l'Asie et de l'Afrique dans la Méditerranée, ou pour ceux de l'Amérique situés en deçà des rivières de La Plata et de San-Loranzo, et pour les îles intermédiaires entre les côtes d'Espagne et les pays indiqués dans cette énumération. — De même qu'en droit français, l'art. 910 admet, pour les assurances à temps limité, la présomption de perte dans le temps de l'assurance, par suite du défaut de nouvelles dans les délais de la loi ; mais l'art. 910 accorde aux assureurs le droit de faire la preuve que la perte est arrivée après la fin de l'assurance et l'extinction de leur responsabilité. Le capitaine est tenu de veiller au sauvetage et au rembarquement des marchandises, en cas d'innavigabilité du navire ; mais tandis que la loi française autorise le délaissement si le capitaine ne peut trouver de navire dans les délais de l'art. 387, l'art. 928 du Code espagnol fixe en ces termes des délais différents : Les assureurs ont pour transborder et conduire les effets un délai de six mois, si l'innavigabilité du navire a eu lieu dans les mers qui entourent l'Europe depuis le détroit du Sund jusqu'au Bosphore, et d'un an, s'il a lieu sur un point plus éloigné, en comptant ces délais du jour où l'événement leur aura été signifié par l'assuré.

Portugal. — Les art. 1789 à 1792 du Code portugais reproduisent, dans l'énumération des cas de délaissement, les dispositions de l'art. 369 du Code de commerce français (Voir *suprà*, p. 842). Les art. 1790 à 1806, sur la théorie du délaissement, sont, du reste, conformes aux art. 664 à 679 du Code hollandais (Voir *infrà*, Pays-Bas). L'art. 1805 ajoute seulement la disposition suivante, conforme à la loi française : L'assureur reste tenu du paiement de la somme assurée, même lorsque le navire délaissé comme innavigable et hors d'état d'être réparé, vient à être renfloué et remis à flot.

Pays-Bas. — Le délaissement par l'assuré du navire ou des

marchandises qui font l'objet de l'assurance, a lieu dans les cas suivants : naufrage, échouement avec bris, innavigabilité par fortune de mer, prise ou arrêt par une puissance étrangère, arrêt par le gouvernement des Pays-Bas, après le commencement du voyage ; le tout sauf les dispositions qui suivent.

Le délaissement ne peut être ni partiel ni conditionnel. — Si le navire ou les marchandises ne sont pas assurées pour leur valeur entière, et que l'assureur ait commencé à courir les risques, le délaissement n'a lieu que jusqu'à concurrence de ce qui est assuré, dans sa proportion avec la valeur assurable.

Le délaissement par suite d'innavigabilité ne peut être fait si le navire échoué est susceptible d'être relevé, réparé, et remis en état de continuer sa route pour le lieu de destination ; mais il peut être fait néanmoins si les frais de réparations excèdent les trois quarts de la somme pour laquelle le navire est assuré.

L'assuré peut encore faire le délaissement à l'assureur et demander le paiement de la somme assurée, sans être tenu de prouver la perte du navire, si, depuis le jour du départ du navire, à compter du jour auquel se rapportent les dernières nouvelles, il s'est écoulé les délais suivants : six mois pour les voyages des Pays-Bas vers des ports ou côtes d'Europe, ou vers ceux d'Asie ou d'Afrique dans la Méditerranée ou la mer Noire, ou de ces divers points vers les Pays-Bas ; un an pour les voyages des Pays-Bas vers Madère, les Indes orientales, les îles Açores, les Canaries ou les autres îles ou côtes de l'Afrique ou de l'est de l'Amérique, ou de ces divers points vers les Pays-Bas ; dix-huit mois pour les voyages des Pays-Bas vers les autres parties du monde, et réciproquement si le voyage est fait entre des ports situés tous deux hors des Pays-Bas ; le délai est réglé d'après la distance des ports entre eux, suivant qu'ils appartiennent à l'une des trois classes indiquées ci-dessus. En tout cas, il suffit, pour qu'il y ait délaissement, que l'assuré déclare sous la foi du serment, s'il est requis, qu'il n'a reçu directement ou indirectement aucune nouvelle du navire assuré, ou si l'assurance est faite sur marchandises, du navire sur lequel elles sont chargées, sauf la preuve contraire réservée à l'assureur. — Si l'assurance est faite pour un temps limité, la perte du navire après les délais que nous venons

d'indiquer, sera présumée survenue dans le temps de l'assurance.

En cas de prise ou d'arrêt de prince, le délaissement peut être fait, si les navires ou les marchandises prises ou arrêtées ne sont pas relâchées ou restituées dans les délais que nous venons d'indiquer pour le défaut de nouvelles, à raison de la distance du lieu où le navire a été pris ou arrêté, et à compter du jour où l'assuré en a reçu la nouvelle.

Lorsque les marchandises avariées ou le navire déclaré innavigable ont été vendus en cours de voyage, l'assuré peut faire délaissement à l'assureur, si, malgré ses soins et diligences, il n'a pas reçu le prix des objets vendus, dans les délais indiqués pour le défaut de nouvelles ; et, cela, à raison de la distance du lieu de la vente, et à compter du jour de la réception de la nouvelle du sinistre.

Si le navire assuré est échoué ou qu'il soit pris ou arrêté, ou si les marchandises à bord ont subi des avaries par suite de ces faits, le délaissement peut être fait immédiatement, si les assureurs refusent ou négligent de faire à l'assuré les avances nécessaires pour faire réparer le navire et acquitter les frais de secours et sauvetage, ou de le faire réclamer. En cas de contestation, le montant des sommes à fournir par l'assureur est déterminé par le juge ; et ces sommes doivent être versées par l'assureur, lors même que, jointes au dommage pour lequel la chose assurée est engagée, elles excèdent la somme assurée (Art. 663 à 669, 674 et 677).

Allemagne. — Il y a lieu à délaissement en cas de perte totale, mais non en cas de perte ou détérioration des trois quarts, comme dans la loi française.

Le Code général allemand, dans les art. 858 à 864, détermine ainsi qu'il suit les caractères de la perte totale, et l'attribution du produit du sauvetage à l'assureur : — Il y a perte totale du navire ou des marchandises, si le navire ou les marchandises ont péri où s'ils ont été soustraits à l'assuré, sans espoir de recouvrement. — Le sauvetage de quelques parties des débris n'empêche pas qu'il y ait perte totale, dans le sens de la loi. — Il y a perte totale du fret, si le fret entier est perdu. — Il y a perte totale des profits espérés ou de la prime stipulée payable à l'arrivée des mar-

chandises au lieu de destination, si les marchandises n'y sont pas arrivées. — Il y a perte totale, en ce qui concerne les prêts à la grosse et les frais d'avaries, si les marchandises engagées à la grosse ou pour lesquelles les frais ont été avancés ou déboursés, sont frappées d'une perte totale ou de sinistres successifs qui n'ont pas laissé de quoi subvenir au remboursement des emprunts; et ces sinistres postérieurs peuvent consister en avaries nouvelles, en nouveaux emprunts à la grosse ou en nouvelles charges.

En cas de perte totale, l'assureur est tenu de payer à l'assuré la somme assurée, en entier, sous déduction du fret et des frais épargnés. — S'il y a eu perte totale, mais qu'un objet ait pu être sauvé avant le paiement de la somme assurée, le produit de la vente de cet objet doit être déduit de la somme assurée. Dans le cas où cet objet n'est assuré que pour une partie de sa valeur, l'assureur doit déduire seulement de la somme assurée une part proportionnelle à la somme assurée par rapport à la valeur assurable. Les droits de l'assuré sur la chose délaissée passent à l'assureur, moyennant le paiement de la somme assurée. — Si, postérieurement au paiement de la somme assurée, il est opéré un sauvetage complet ou partiel, l'assureur seul a droit sur tout ce qui a pu être sauvé postérieurement au paiement. Mais il ne peut prétendre qu'à une part proportionnelle de ce qui a été sauvé, quand la valeur entière n'a pas été assurée. — En cas de perte totale des profits espérés, et par ce fait que les marchandises ne sont pas arrivées à destination, qu'elles ont été vendues, en cours de voyage, à un prix si avantageux que leur produit net dépasse la valeur assurée, il peut arriver que, la perte des marchandises ayant eu lieu par jet à la mer, le montant des contributions à ces avaries dépasse la somme assurée; enfin il se peut que le fréteur responsable de la perte ou des avaries qui ne proviennent ni d'un accident de force majeure, ni du vice propre, ait à supporter une indemnité, conformément aux art. 612 et 613, et que cette indemnité soit supérieure à la somme assurée. Dans ces divers cas, l'excédant ne profite pas à l'assuré; mais il est déduit de la somme assurée représentant les profits espérés (art. 864).

Les art. 865 et 866 règlent les délais par lesquels s'établit la présomption de perte totale, en cas de prise ou de défaut de nouvelles. Ainsi l'assuré peut faire le délaissement par suite de l'embargo mis sur le navire ou sur les marchandises, de la prise par une puissance belligérante, d'arrêt par ordre de prince ou de capture par des corsaires, et si le navire et les marchandises ne sont pas remis en liberté après six, neuf ou douze mois, suivant que la prise, l'ordre d'arrêt ou la capture ont eu lieu dans un port d'Europe, ou dans une mer européenne, ou dans une partie de la Méditerranée, de la mer Noire et de la mer d'Azow qui ne fait point partie de l'Europe; dans d'autres passages en deçà du cap de Bonne-Espérance et du cap Horn ; dans une mer au delà d'un de ces caps. — Les délais courent du jour où l'événement a été notifié par l'assuré à l'assureur.

Tout navire qui a commencé un voyage est considéré comme ayant irrévocablement disparu, s'il n'est pas arrivé, dans le délai fixé pour la déclaration de perte totale ou irrévocable, au port de destination, et si, dans le même délai, les intéressés n'en ont reçu aucune nouvelle. Le délai est de : 1° six mois pour les navires à voiles, quatre mois pour les bâtiments à vapeur, lorsque le port de départ et celui de destination sont des ports européens; 2° neuf mois pour les navires à voiles et à vapeur, si le port de départ ou celui de destination est un port situé hors d'Europe en deçà du cap de Bonne-Espérance et du cap Horn; et douze mois pour les bâtiments à voiles et à vapeur, si ce port est situé au delà d'un de ces caps ; 3° si le port de départ et celui de destination sont des ports situés hors d'Europe, le délai pour les bâtiments à voiles et à vapeur est de six, neuf ou douze mois, selon que la durée moyenne du voyage ne dépasse pas deux ou trois mois ou qu'elle excède ce temps. Dans le doute on doit attendre que le délai le plus long soit expiré. — Le délai de la déclaration de perte irrévocable court à partir du jour où le navire a commencé le voyage. Néanmoins s'il est arrivé des nouvelles du navire, depuis son départ, le délai se compte à partir des dernières nouvelles, comme si le navire avait quitté le port où, d'après des nouvelles sûres, il se trouvait en dernier lieu.

Nous examinerons, au chapitre suivant, les dispositions con-

cernant les formes et délais du délaissement, ainsi que les justifications de la perte et du chargement, exigées par la loi.

Autriche. — Nous renvoyons à ce que nous avons dit au chap. I^er^, relativement au droit maritime autrichien (Voir *suprà*, p. 564). Nous verrons au chapitre x les formes et délais du délaissement.

Angleterre. — En droit anglais, le délaissement n'a lieu qu'en cas de perte totale; la perte partielle ne donne lieu qu'à l'action d'avaries. Cependant il est important de bien déterminer ce qu'on entend par la *perte totale donnant droit au délaissement.* Il y a perte totale quand la chose assurée a subi de tels dommages qu'elle est atteinte dans sa qualité, qu'elle est devenue impropre à l'usage auquel on la destinait et qu'ayant ainsi perdu ses propriétés essentielles, sa valeur est devenue à peu près nulle. — La destruction complète de la chose assurée n'ouvre pas l'action en délaissement; mais que la perte totale soit réelle ou simplement légale, elle permet à l'assuré de réclamer en entier l'indemnité convenue. — La perte est réputée totale et donne droit à l'indemnité stipulée, lorsque la chose a été prise par l'ennemi, arrêtée par ordre de prince ou livrée par baraterie de patron; car elle se trouve perdue pour le propriétaire, bien qu'elle subsiste en fait. Mais dans ces divers cas, il n'y a pas lieu à délaissement.

Les cas de délaissement sont : 1° le naufrage; 2° l'échouement avec bris, alors seulement que l'échouement produit l'innavigabilité; 3° l'innavigabilité, lorsque le navire est hors d'état d'être reconduit dans un port de relâche; 4° l'interruption de voyage, lorsqu'elle est déterminée par la crainte d'un péril certain et imminent; mais un simple retard n'autoriserait pas le délaissement; 5° la désertion des gens de l'équipage.

La perte présumée par le défaut de nouvelles ouvre l'action en indemnité sans donner droit au délaissement. — La loi ne détermine aucunement le terme après l'expiration duquel le navire dont on n'a pas reçu de nouvelles est censé perdu; tout est laissé à cet égard, à la libre appréciation du jury. — Si, après le paiement de l'indemnité, le navire présumé perdu donne de ses nouvelles ou revient au port, le paiement est définitif et par suite le navire appartient à l'assureur.

Le délaissement ne peut avoir lieu que si le voyage est commencé et que les risques aient commencé à courir. — Il ne peut être partiel ni conditionnel; cependant ce ne sont pas là des caractères essentiels du contrat d'assurance, et la convention des parties doit être respectée, si le délaissement est stipulé partiel ou conditionnel.

Le délaissement du navire comprend celui du fret espéré, à réaliser ultérieurement, lors même que ce fret aurait été assuré par un autre assureur. Mais quant au fret acquis, il ne fait pas partie du délaissement; il y a même dispense de rapporter le fret des marchandises sauvées, dès qu'il est acquis. — Lorsqu'il y a délaissement du fret, on en déduit les frais de route et de navigation.

L'assuré doit faire tous ses efforts pour conserver la chose assurée, et l'assureur lui doit compte des frais de sauvetage. Lorsque le navire est devenu innavigable, le capitaine doit, pour continuer le voyage, se procurer un autre navire sur lequel il transborde la cargaison. Les frais qu'entraîne cet acte conservatoire et le fret du nouveau navire sont à la charge de l'assureur jusqu'à concurrence de la somme assurée. S'il y a impossibilité pour le capitaine de se procurer un autre navire pour transporter les marchandises à destination, il les dépose en lieu sûr, autant que faire se peut, et l'assuré est autorisé à en faire le délaissement.

Du jour du délaissement, le capitaine et les mandataires de l'assuré sont censés au service de l'assureur, et tenus, de ce chef, de pourvoir par tous les moyens à la conservation de la chose.

Danemark. — Il y a lieu à délaissement quand le navire vient à périr par naufrage ou échouement ou par tout autre sinistre majeur, qui est le résultat de la fortune de mer. Le délaissement est aussi admis en cas d'innavigabilité absolue ou relative, ou en cas d'arrêt de la part d'une puissance.

L'assuré est tenu de transmettre à l'assureur tous avis qu'il reçoit, concernant la perte ou le dommage éprouvé par le navire ou les marchandises; et cela, sans aucun retard, sous peine de dommages-intérêts. L'art. 12 de la police de *Copenhague* oblige même l'assuré à transmettre les avis concernant les opérations nécessaires au sauvetage.

Si le propriétaire du navire reste un an et un jour sans recevoir aucune nouvelle du navire et des marchandises, malgré les recherches les plus actives, le navire sera présumé perdu, si le voyage était à destination d'un port de l'Europe; mais si le voyage a été entrepris hors de l'Europe, le navire sera présumé perdu deux ans après les dernières nouvelles.

Le délaissement entraîne, de la part de l'assuré, l'abandon du produit du sauvetage. Nous retrouvons, dans la loi danoise, des traces des coutumes du moyen âge, qui se rencontrent aussi dans la loi anglaise. Tous ceux qui ont pris part au sauvetage reçoivent une rétribution en raison de leurs services; elle est fixée par l'autorité. Mais si tout l'équipage a péri et qu'aucun propriétaire ne se soit présenté dans le délai d'un an et un jour, les objets sauvés reviennent au roi ou aux habitants des côtes qui ont droit au varech et aux épaves. Celui qui trouve dans la mer ou sur le rivage, les débris d'un navire, des ancres ou d'autres objets, a droit au tiers de la valeur des effets sauvés; si ces objets sont trouvés en pleine mer, il a droit à la moitié, et le reste appartient au roi (Chap. VI du Code maritime de 1683).

Suède. — Le législateur suédois a défini, dans les art. 244 à 249 du Code maritime, les caractères de la perte totale donnant lieu au délaissement. — Il y a perte totale du navire et de la cargaison quand rien n'a pu être sauvé ou que l'on n'a sauvé que des débris informes, ou enfin que le navire et les marchandises sont déclarées de bonne prise, lors même qu'on a pu dérober à l'ennemi quelque partie du navire ou des agrès. — Il y a perte totale du fret quand il ne reste plus aucun des objets sur lesquels le fret puisse être réclamé. — Il y a perte totale du profit espéré ou des avances sur marchandises, quand les biens sur lesquels on devait réaliser les bénéfices ou prélever de quoi rembourser les avances, n'arrivent pas à destination. — Il y a perte totale des sommes prêtées à la grosse ou des avances faites pour réparation du navire, quand les biens affectés à la garantie de l'emprunt ou des avances viennent à périr en totalité.

Le délaissement a lieu, en outre, lorsque le navire déclaré innavigable ne vaut plus la peine d'être réparé. L'assuré sur marchandises a, dans ce cas, le droit de faire délaissement, si, dans

les deux mois à compter du jour où le navire est entré dans le port de relâche, le capitaine n'a pu affréter un autre navire pour y transborder les marchandises et achever le voyage. — L'assuré peut aussi faire délaissement quand le navire a subi des avaries dont les frais de réparations sont estimés aux trois quarts de la valeur du navire (art. 258 et 259).

Le délaissement par suite de la perte présumée du navire et de la cargaison a lieu dans les conditions déterminées par l'art. 260. Lorsqu'on est sans nouvelles d'un navire, il faut tenir compte à la fois de la distance que devait parcourir le navire et du temps qui s'est écoulé depuis les dernières nouvelles. Les biens assurés sont censés perdus et le délaissement peut être fait par l'assuré à l'assureur, lorsqu'il s'est écoulé, depuis les dernières nouvelles, pour un voyage d'aller ou de retour en Europe, un délai de six mois pour un navire à voiles, et de quatre mois pour un navire à vapeur; lorsqu'il s'est écoulé, pour un voyage d'un port européen à un autre port hors d'Europe, mais en deçà du cap de Bonne-Espérance ou du cap Horn, un délai de neuf mois; ou lorsqu'il s'est écoulé douze mois, si le voyage est entrepris au delà de l'un ou l'autre de ces deux caps. Pour les voyages d'un port hors d'Europe à un autre port également situé hors d'Europe, le délai est de six, neuf ou douze mois, suivant que le maximum de la durée du voyage peut être évaluée à deux mois, trois mois ou plus. Les périodes de temps se comptent, suivant les cas, à partir du jour des dernières nouvelles, et s'il n'en a été reçu aucune, du jour où le navire a mis à la voile. En cas de doute dans la supputation du temps, on s'en tient toujours à l'estimation la plus large. — Si le navire dont la perte est présumée par défaut de nouvelles est assuré pour un temps déterminé, et que le terme de l'assurance arrive avant que l'assuré ait pu faire le délaissement, les délais fixés par l'art. 260 n'étant pas encore expirés, l'assuré conserve néanmoins le droit de faire délaissement, pourvu qu'il ait payé avant l'expiration du terme de l'assurance une nouvelle prime proportionnée au temps qui reste à courir pour atteindre les délais de l'art. 260, après lesquels le délaissement est recevable (art. 267).

Aux termes de l'art. 261, il y a également lieu de tenir compte

du calcul du temps après lequel la perte du navire est considérée comme définitive, lorsqu'il a été frappé d'embargo, pris par l'ennemi ou par des pirates. Ainsi l'assuré peut faire délaissement après un délai de six mois, si la prise du navire a eu lieu dans un port ou dans une mer d'Europe, ou sur un point quelconque de la Méditerranée, de la mer Noire ou de la mer d'Azow; après neuf mois, si c'est dans une autre mer, mais en deçà du cap Horn ou du cap de Bonne-Espérance; après douze mois, si c'est dans un port ou dans une mer située au delà de chacun de ces deux caps. Ces périodes de temps se comptent à partir du jour où l'assuré a fait connaître à l'assureur le fait de l'embargo ou de la prise du navire.

Le délaissement doit se faire sans restrictions et sans conditions; il comprend la totalité des objets assurés ou du moins la totalité de ceux qui ont été mis en risque; le délaissement est irrévocable. Quoique le délaissement ait été fait, si les circonstances qui l'ont motivé ne se confirment pas, si, par exemple, le navire présumé perdu vient à donner de ses nouvelles, le délaissement devient nul; mais s'il se produit seulement certaines circonstances qui, si elles eussent été connues plus tôt, auraient permis de contester le droit de faire délaissement, si, par exemple, le navire délaissé après échouement vient à être relevé et réparé, ces circonstances n'empêchent pas le délaissement d'être valable et définitif. — Lorsque les biens n'ont pas été assurés pour le montant intégral de leur valeur, l'assuré ne peut faire délaissement que moyennant une déduction proportionnelle à la différence. — Le fret et les bénéfices déjà acquis à l'assuré au moment où il délaisse ne sont pas compris dans ce délaissement (Art. 264 et 265).

Norwége. — Même législation qu'en Danemark (Voir *suprà*, Danem., p. 878).

Russie. — La législation russe permet à l'assuré de faire le délaissement à l'assureur, en cas de perte totale seulement, et d'exiger alors le paiement de la somme assurée; mais elle laisse également à l'assureur le doit de revendiquer le produit du sauvetage, en payant le montant de l'assurance; il a aussi la faculté, à son choix, de ne payer que l'indemnité due à raison du

dommage éprouvé, en abandonnant aux assurés ce qui a pu être sauvé. — Lorsqu'il y a délaissement, tout ce qui a pu être sauvé du naufrage appartient aux assureurs en toute propriété, sans aucune réserve, à charge par eux d'acquitter les primes de sauvetage, les frais de garde et d'entretien, les dépenses de transport et de vente (art. 909 et 910). — Le délaissement, en cas de présomption de perte par défaut de nouvelles, n'est pas spécialement prévu par la loi russe; mais à défaut de délai légal après lequel cette présomption puisse s'établir, le juge peut déclarer que la présomption résulte suffisamment de la notification écrite que l'assuré doit faire à l'assureur de toutes les circonstances d'où on peut l'induire (Voir *infrà*, Russie, p. 934).

Malte (Ile de). — La perte totale de la chose assurée donne lieu au délaissement. Ainsi le délaissement est admis en cas de naufrage, d'échouement ou de saisie du navire; il est également admis en cas d'innavigabilité absolue, lorsque les réparations excèdent le prix du navire; enfin le délaissement est admis pour perte ou détérioration de la moitié de la valeur de l'objet assuré. — Le fait du naufrage donne lieu au délaissement, et l'assuré a droit au remboursement de la somme assurée, lors même que le navire viendrait à être sauvé plus tard et à être réparé. — La même règle s'applique au cas d'échouement majeur. — L'arrêt de puissance donne aussi lieu au délaissement. En cas d'arrêt d'une puissance en Europe ou en Barbarie, le délaissement ne peut se faire qu'après l'expiration du délai de six mois; le délai est d'un an, si l'arrêt a lieu dans un pays plus éloigné. Le délaissement ne peut avoir lieu qu'à compter du jour de la notification de l'arrêt faite aux assureurs; et dans le cas où, pendant ces délais, les marchandises pourraient se détériorer ou se perdre, le délaissement peut être opéré dans les deux mois, si l'arrêt a eu lieu en Europe ou en Barbarie, et dans les trois mois, dans un pays plus éloigné. — L'assuré est tenu de se joindre aux assureurs pour faire toutes démarches et diligences, à l'effet d'obtenir la main-levée de l'arrêt. — Le délaissement ne peut être partiel et doit comprendre tous les effets qui sont l'objet de l'assurance et des risques; le délaissement ne peut non plus être conditionnel.

— Lorsque le sinistre est survenu en cours de voyage, le capitaine est tenu de se présenter, dans les vingt-quatre heures de son arrivée au port le plus proche, devant le consul et de lui remettre son rapport. S'il n'y a pas de consul, il fait sa déclaration devant le juge du lieu. Toute négligence le rendrait passible de dommages-intérêts. Si, dans sa déclaration, il a omis certaines circonstances relatives aux dommages, il peut la compléter dans un autre port, en corroborant cette addition du témoignage des intéressés.

États-Unis. — La législation des États de l'Union est conforme à la législation anglaise, en ce qui concerne le délaissement (Voir *suprà*, Angl., p. 876).

Brésil. — L'assuré peut faire délaissement à l'assureur et exiger de lui l'indemnité pour la perte totale dans les cas suivants : 1° Lorsqu'il y a prise ou arrêt par ordre de puissance étrangère, et qu'il s'est écoulé six mois depuis la prise ou que l'arrêt s'est prolongé plus de six mois; 2° en cas de naufrage, échouement ou de tout autre sinistre de mer prévu dans la police, qui rende le navire innavigable ou qui produise une détérioration estimée à plus des trois quarts de la valeur pour laquelle le navire a été assuré ; 3° en cas de perte totale des marchandises assurées ou de diminution des trois quarts de leur valeur; 4° lorsqu'on est, depuis un certain temps, sans nouvelles du navire qui fait l'objet de l'assurance ou sur lequel les marchandises assurées ont été embarquées (Art. 753 du Code de comm. brésil.). — Aux termes de l'art. 720, il y a lieu à délaissement pour perte présumée, par suite du défaut de nouvelles, et l'assuré peut exiger le paiement de la somme assurée, quand il s'est écoulé un an depuis la sortie du navire allant d'un port d'Amérique à un autre port du même continent, ou deux ans, pour le voyage d'un port d'Amérique dans une autre partie du monde. Toutefois l'assuré serait tenu de restituer la somme assurée si le navire présumé perdu venait à être retrouvé, ou s'il était prouvé que le sinistre fût survenu après l'expiration du terme de l'assurance, et alors que les risques avaient cessé de courir pour le compte de l'assureur (art. 720).

Il ne peut y avoir lieu à délaissement que quand la perte est

survenue avant le commencement du voyage. Le délaissement ne peut être partiel et doit comprendre tous les objets compris dans la police. Néanmoins, si le navire et la cargaison sont assurés dans la même police, il peut y avoir lieu à l'abandon de chacun de ces deux objets séparément. — Le délaissement n'est pas recevable pour cause d'innavigabilité, si le navire, après avoir été réparé, est remis en état de continuer le voyage au port de destination; mais le délaissement est valablement fait si, d'après l'estimation faite, les frais de réparations doivent excéder les trois quarts de la valeur estimée dans la police. — En cas de déclaration d'innavigabilité du navire dans un port de relâche, si le capitaine, les chargeurs ou leurs représentants ne peuvent, dans un délai de soixante jours depuis la déclaration d'innavigabilité, affréter un autre bâtiment pour transporter la cargaison à destination, l'assuré est admis à faire délaissement (art. 754 à 756). — L'assuré n'est pas recevable à délaisser, en cas de prise, quand il est constant que le navire a été repris avant la notification de l'abandon, à moins que le dommage souffert par suite de la prise, les frais et la prime de reprise ou de sauvetage n'atteignent les trois quarts de la valeur assurée, ou à moins que les effets assurés n'aient passé aux mains d'un tiers, après que le navire a été repris.

Le délaissement du navire comprend le fret des marchandises qui ont pu être sauvées; ce fret est ainsi considéré comme appartenant aux assureurs, sauf le droit de préférence que la loi accorde sur le fret aux gens de l'équipage pour leurs loyers échus pendant le voyage, et les créances privilégiées auxquelles le fret est affecté comme gage. Si le fret lui-même est l'objet de l'assurance, celui qui peut être dû sur les marchandises sauvées appartient aux assureurs, mais toujours sous la déduction des frais de sauvetage et des loyers dus à l'équipage pour le voyage (Art. 757 à 760).

Buenos-Ayres. — Le délaissement des choses assurées, donnant à l'assuré le droit de réclamer la somme assurée, a lieu dans les cas suivants : prise, naufrage, bris ou échouement du navire qui le rend innavigable, embargo ou arrêt par ordre du gouvernement de la République ou d'un gouvernement étranger, impossi-

bilité de faire parvenir les choses assurées à leur destination, perte totale des choses assurées, détérioration qui diminue des trois quarts la valeur de la totalité des choses assurées. Tous les autres dommages sont réputés avaries et ne peuvent donner lieu au délaissement.

Le délaissement n'est pas admis pour cause d'innavigabilité, si le navire susceptible d'être réparé, peut être remis en état de continuer le voyage jusqu'à destination, à moins qu'il ne soit établi par un devis d'experts que les frais de réparations excéderaient les trois quarts de la valeur assurée. — Lorsque le navire ou les marchandises assurées ont été prises ou arrêtées, le délaissement peut être fait immédiatement, si les assureurs ne veulent ou ne peuvent faire à l'assuré les avances nécessaires pour sauver ou réclamer les objets assurés. En cas de contestation, le montant des avances est fixé par le juge, et il doit être payé par l'assureur, bien que les frais de rachat, ajoutés au montant du dommage, excèdent la somme sur laquelle l'assurance a été contractée. — La présomption de perte par suite du défaut de nouvelles donne lieu au délaissement, s'il s'est écoulé six mois depuis le départ du navire pour tout voyage d'un port de la Confédération argentine à un autre port de l'Amérique méridionale; et s'il s'est écoulé un an, pour tout voyage dans une autre partie du monde. S'il vient à être reconnu que le navire n'a pas été perdu ou s'il est prouvé que la perte a eu lieu après le délai pendant lequel la chose était aux risques de l'assureur, l'assuré doit le remboursement des sommes qu'il a reçues. — En cas de prise ou d'arrêt de puissance, le délaissement peut être fait six mois après la prise ou l'arrêt, si le navire n'est pas rendu libre. — Lorsque les effets détériorés ou le navire déclaré innavigable sont vendus en cours de voyage, l'assuré peut faire le délaissement de ses droits à l'assureur, si, malgré ses diligences, il ne peut recevoir le prix des objets assurés, dans les six mois pour la vente opérée dans l'un des ports de l'Amérique du Sud, et dans l'année pour la vente opérée dans une autre partie du monde. Ces délais courent du jour où l'assuré a reçu la nouvelle du sinistre. — La nouvelle est tenue pour reçue, lorsqu'elle est de notoriété parmi les commerçants de la résidence de l'assuré, ou qu'il est prouvé par tout autr

moyen légal qu'il a été donné avis de l'événement par l'entremise du capitaine, du consignataire ou de tout autre correspondant. — En aucun cas, l'assuré ne peut être contraint de faire délaissement (art. 1394 à 1402 du Code de comm. argentin). — Le délaissement n'a lieu que pour les pertes survenues depuis le commencement du voyage; il ne peut être ni partiel, ni conditionnel et doit comprendre tous les effets contenus dans la police. Cependant, si le navire et la cargaison sont assurés dans la même police, le délaissement de chacun de ces deux objets peut être fait séparément. Si le navire ou les effets n'ont pas été assurés pour leur valeur entière, de telle sorte que l'assuré ait couru les risques pour la partie non assurée, le délaissement n'est fait que jusqu'à concurrence de la somme assurée, en proportion de celle qui n'est pas comprise dans l'assurance (art. 1403).

Les art. 1404 à 1407 du Code de commerce argentin reproduisent les dispositions des art. 757 à 760 du Code brésilien, sur divers cas de délaissement (Voir *suprà*, Brésil, p. 882).

Le délaissement fait dans les formes légales transfère aux assureurs la propriété des choses délaissées, du jour de la notification du délaissement, et met à leur charge les pertes et dommages. Cependant les choses délaissées sont affectées au paiement des dettes contractées par l'assuré. — Le délaissement est irrévocable, bien que l'assuré offre de rembourser la somme qu'il a reçue, ou que l'assureur qui a sauvé et recouvré la chose assurée offre de la restituer (art. 1411 et 1412).

L'art. 1421 modifie les règles qui précèdent, quant à la navigation fluviale; ainsi l'assuré doit faire le délaissement dans le délai d'un mois, du jour où lui est parvenue la nouvelle du dommage ou de la perte.

Chili. — L'assuré peut faire délaissement dans les cas prévus par la loi; l'assuré pour compte exerce le même droit, lorsqu'il est porteur de la police (art. 1282). Le délaissement a lieu dans les mêmes cas qu'en droit argentin (Voir *suprà*, p. 884); l'art. 1283 du Code chilien précise davantage le cas d'innavigabilité donnant lieu au délaissement, en ajoutant : l'innavigabilité absolue par fortune de mer ou l'innavigabilité relative par l'impossibilité de réparer le navire. — L'art. 1284 reproduit encore l'art. 1403 du

Code argentin sur les conditions du délaissement. — Le délaissement du navire comprend le prix du transport des passagers et le fret des marchandises sauvées, lors même que le capitaine n'aurait pas été complétement payé du prix de passage et du fret; et cela, sans préjudice des droits réservés aux prêteur à la grosse, ni des droits de l'équipage pour ses loyers, ni des droits des créanciers qui ont fait des avances pour l'armement du navire ou pour les besoins de l'expédition, pendant le voyage.

Quand la prise du navire a été suivie d'une rescousse et d'une reprise du navire, l'assuré ne peut faire délaissement, à moins que les objets assurés ne soient passés aux mains d'un tiers. Si la reprise du navire fait rentrer l'assuré dans la propriété des choses assurées, les dommages et frais causés par la reprise sont réputés avaries et sont payés par les assureurs (art. 1282 à 1286).

Le simple échouement n'autorise le délaissement qu'autant que le navire ne peut être remis à flot. L'échouement avec bris partiel autorise le délaissement quand l'accident affecte les parties essentielles du navire, qu'il facilite l'entrée de l'eau de mer et qu'il occasionne de graves dommages, sans considérer s'ils entraînent ou non la diminution des trois quarts de la valeur du navire. — Il ne peut y avoir délaissement, quand le navire peut être réparé pour continuer sa route, et les réparations effectuées, les assureurs ne répondent que des frais de réparations et des avaries. Le navire est considéré comme hors d'état d'être réparé quand les frais de réparations excèdent les trois quarts de la somme assurée. La déclaration d'innavigabilité est prononcée par le juge de commerce. — Le défaut de procès-verbal de visite n'enlève pas à l'assuré le droit de prouver que l'innavigabilité a pour cause la fortune de mer et non le vice de construction, l'état de détérioration ou de vétusté du navire (Art. 1286 à 1291).

Les assureurs et l'assuré, et à défaut de celui-ci, le capitaine, doivent, en cas d'innavigabilité, faire toutes diligences pour affréter un autre navire qui transporte les marchandises au port de destination. Les assureurs sur facultés répondent, dans ce cas, des risques du transbordement et de ceux du voyage jusqu'au lieu désigné par la police; ils répondent aussi des avaries, frais de déchargement, magasinage, réembarquement, augmentation de

fret et généralement de tous frais faits pour sauver et transborder les marchandises (art. 1293 et 1294). — Lorsque l'assurance est faite sur corps et quille, l'assuré peut faire l'abandon en même temps qu'il notifie aux assureurs la déclaration d'innavigabilité. Mais si l'assurance est faite sur facultés, le délaissement ne peut être définitif avant qu'il se soit écoulé six mois, si l'innavigabiiité est survenue sur les côtes du continent Américain; avant huit mois, sur les côtes d'Europe, et avant douze mois, dans toute autre partie du monde. Ces délais courent du jour de la signification de la déclaration d'innavigabilité et du délaissement, dans les délais fixés par l'art. 1292 (Voir chap. IX, Chili, art. 1295). — Si, dans les délais qui précèdent, il n'a pu être trouvé de navire pour continuer le voyage et achever le transport des marchandises assurées, l'assuré peut en faire délaissement. — En cas d'embargo du navire, l'assuré doit, dans les trois jours de la réception de la nouvelle, notifier le sinistre aux assureurs, et le délaissement ne peut être fait ensuite que dans les délais de l'art. 1295 précité. Pendant ce temps-là, l'assuré pourvoit, par lui-même ou d'accord avec les assureurs, à toutes les mesures nécessaires pour faire lever l'embargo. — Pour déterminer si le sinistre s'élève aux trois quarts de la valeur de la chose assurée, on prend en considération la perte ou détérioration matérielle qui est directement causée par l'accident de mer ou qui est le résultat fortuit de cet accident. La vente des marchandises qui est autorisée pendant le voyage équivaut à une perte ou à une détérioration matérielle, soit qu'elle ait lieu pour subvenir aux besoins de l'expédition, soit qu'elle ait pour but d'éviter que le dommage souffert par fortune de mer n'entraîne la perte totale (art. 1296 à 1299).

La perte du navire est présumée si, dans le délai d'un an pour les voyages ordinaires et de deux ans pour les voyages extraordinaires ou de long cours, on n'a reçu aucune nouvelle; l'assuré peut alors délaisser et exiger le paiement de l'indemnité stipulée, sans avoir besoin de justifier de la perte. L'année ou les deux années se comptent du jour de la sortie du navire ou du jour de la réception des dernières nouvelles. Nous verrons au chapitre suivant les délais dans lesquels l'assuré doit notifier le délaisse-

ment, après ceux fixés pour établir la présomption de perte. Les délais courent depuis l'échéance de l'année ou des deux années, suivant les cas; et pour déterminer celui des deux délais qui doit être observé, on présume que la perte est survenue sur la côte ou dans le port d'où ont été reçues les dernières nouvelles; et selon la situation de ces lieux, le délai est de six, huit ou douze mois, comme nous le verrons au chapitre suivant, sur l'art. 1301. — On entend par voyages ordinaires ceux qui sont faits sur les côtes de la République ou pour l'un des ports du Pacifique; les voyages extraordinaires ou au long cours sont ceux qui sont faits pour toute autre partie du monde. — La présomption de perte s'applique même dans le cas où l'assurance est faite à temps limité, sauf le droit des assureurs de réclamer le remboursement de l'indemnité par eux payée, s'ils prouvent que la perte est survenue après l'expiration du terme stipulé (art. 1303 à 1307).

Pérou. — Le Code de commerce péruvien reproduit, dans les art. 929 à 962, les art. 900 à 929 du Code espagnol. Le Code de commerce péruvien ne pouvait toutefois, en raison de la situation différente du pays, admettre les délais de délaissement fixés par la loi espagnole, comme nous le verrons au chapitre suivant. La police d'assurance doit, aux termes de l'art. 960, déterminer, au cas où l'innavigabilité du navire nécessite un transbordement, les délais dans lesquels doit se faire le délaissement des marchandises, si le transbordement ne peut être opéré (Voir *suprà*, Esp., p. 871).

Amérique centrale. — Mexique. — La loi espagnole est appliquée dans ces divers pays, sous la réserve que nous avons signalée dans la législation péruvienne qui précède, en ce qui concerne les délais qui doivent être expressément mentionnés dans la police (Voir *suprà*, Esp., p. 871).

Pays musulmans. — Nous renvoyons à ce que nous avons dit, au chapitre 1er, des lois et usages maritimes de ces pays (Voir *suprà*, p. 586).

CHAPITRE IX

DÉLAIS, FORMES ET EFFETS DU DÉLAISSEMENT.

Nous avons examiné, au chapitre précédent, la nature et l'objet du délaissement, les cas dans lesquels il a lieu, la nature et l'objet des avaries ; nous examinerons particulièrement dans ce chapitre les formes et les conditions du recours de l'assuré contre l'assureur, soit qu'il y ait délaissement, soit que le dommage se borne à des avaries. Ainsi nous traiterons, dans divers paragraphes, des délais et des formes du délaissement ; des preuves et justifications du sinistre par l'assuré et des notifications exigées par la loi, en cas de délaissement ; du remboursement en cas de délaissement ; et des effets du délaissement, quant au transfèrement de la propriété à l'assureur.

§ 1. — Délais du délaissement.

Les événements de mer qui donnent ouverture au droit de délaissement, n'en autorisent pas toujours l'exercice immédiat, et la loi a fixé certains délais dans divers cas, afin de permettre d'établir la preuve du sinistre, et afin de ne pas autoriser imprudemment le délaissement qui ne serait pas fondé. Ainsi le délaissement est suspendu pendant un certain temps, dans les cas où il y a espoir de voir restituer la chose assurée ou de la voir parvenir à destination.

Si le délaissement a lieu par suite de prise, de naufrage, d'échouement avec bris, de perte ou détérioration au delà des trois quarts, la justification du fait devient facile, et l'action en délaissement peut être immédiatement exercée.

La loi fixe, au contraire, certains délais dans les cas d'arrêt de prince, d'innavigabilité et de défaut de nouvelles. Ainsi, l'art. 387 du Code de commerce fixe le délai avant lequel le délaissement ne peut avoir lieu, en cas d'arrêt de prince, et l'art. 394 applique les mêmes délais au cas d'innavigabilité; l'art. 375 fixe aussi les délais avant lequel le délaissement ne peut avoir lieu pour défaut de nouvelles; enfin l'art. 373 indique d'autres délais qui commencent à l'expiration des délais indiqués pour qu'il y ait preuve du sinistre, et après lesquels l'assuré n'est plus recevable à faire le délaissement.

Les délais d'ouverture du délaissement, en cas d'arrêt de prince, sont ainsi fixés par l'art. 387 : — « En cas d'arrêt de la part d'une puissance, l'assuré est tenu de faire la signification à l'assureur, dans les trois jours de la réception de la nouvelle. — Le délaissement des objets arrêtés ne peut être fait qu'après un délai de six mois de la signification, si l'arrêt a eu lieu dans les mers d'Europe, dans la Méditerranée ou dans la Baltique ; — Qu'après le délai d'un an, si l'arrêt a eu lieu en pays plus éloigné. — Ces délais ne courent que du jour de la signification de l'arrêt. — Dans le cas où les marchandises arrêtées seraient périssables, les délais ci-dessus mentionnés sont réduits à un mois et demi pour le premier cas, et à trois mois pour le second cas. »

L'art. 388 ajoute : — « Pendant les délais portés par l'article précédent, les assurés sont tenus de faire toutes diligences qui peuvent dépendre d'eux, à l'effet d'obtenir la mainlevée des effets arrêtés. — Pourront, de leur côté, les assureurs, ou de concert avec les assurés, ou séparément, faire toutes démarches à même fin. »

L'assuré doit faire ces diligences, à peine de domma-

ges-intérêts envers l'assureur, mais aux frais de celui-ci; l'assureur a également la faculté de faire toutes démarches à mêmes fins.

Les délais de l'art. 387 sont applicables au cas d'innavigabilité; c'est ce qui est établi par l'art. 394, ainsi conçu : — « Si, dans les délais prescrits par l'art. 387, le capitaine n'a pu trouver de navire pour recharger les marchandises et les conduire au lieu de leur destination, l'assuré peut en faire le délaissement. »

En cas de délaissement pour défaut de nouvelles, le délaissement n'est autorisé qu'au bout de six mois ou d'un an, suivant qu'il s'agit d'un voyage ordinaire, ou d'un voyage au long cours (art. 375 du Code de comm.).

Nous avons déjà vu que la loi s'entend de la connaissance du sinistre par l'assuré personnellement, et que la notoriété publique serait une présomption de cette connaissance, si elle était fondée sur une nouvelle certaine, et non sur de simples bruits. Mais la circonstance que l'assureur connaîtrait la nouvelle n'établirait pas de présomption contre l'assuré. On devrait considérer comme nouvelle incertaine celle qui laisserait l'assuré dans l'incertitude sur la quotité ou la nature de la perte, et par suite sur son droit à intenter ou non l'action en délaissement.

L'action en délaissement une fois acquise, soit par l'événement du sinistre, soit par l'expiration des délais, doit être exercée sous peine de non recevabilité. Ainsi, aux termes de l'art. 373, le délaissement doit être fait aux assureurs dans le terme de six mois, à partir du jour de la réception de la nouvelle de la perte arrivée aux ports ou côtes de l'Europe, ou sur celles d'Asie et d'Afrique, dans la Méditerranée, ou bien, en cas de prise, de la réception

de celle de la conduite du navire dans l'un des ports ou lieux situés aux côtes ci-dessus mentionnées ; dans le délai d'un an après la réception de la nouvelle ou de la perte ou de la prise conduite en Afrique, en deçà du cap de Bonne-Espérance, ou en Amérique, en deçà du cap Horn ; dans le délai de dix-huit mois, après la nouvelle des pertes arrivées ou des prises conduites dans toutes les autres parties du monde ; et ces délais passés, les assurés ne sont plus recevables à faire le délaissement.

L'art. 373 s'entend expressément d'une action en justice afin de délaissement : ainsi il ne suffirait pas que l'intention de délaisser eût été exprimée, dans les délais de la loi, par acte extrajudiciaire (Cass., 29 avril 1835).

Si l'abandon du navire et du fret par suite d'innavigabilité relative donne ouverture au délaissement, de quel jour le délai prendra-t-il cours? Sera-ce du jour de la nouvelle des événements de mer qui ont amené l'abandon ou seulement de l'époque où l'abandon a été réalisé? Il a été jugé que le délai commençait du jour de l'abandon (Mars., 22 août 1856), et non du jour de la vente du navire abandonné (Paris, 29 juillet 1862).

Dans les cas d'innavigabilité, le délai court, non du jour de la nouvelle du sinistre, mais du jour où le jugement déclarant l'innavigabilité a été connu de l'assuré (Aix, 18 fév. 1828),

En cas de perte ou détérioration des trois quarts, le délai court du jour de la clôture du procès-verbal d'expertise, et non du jour de la réception de la nouvelle (Cass., 22 juin 1847).

Cet arrêt de Cassation consacre la saine doctrine : en effet, la nouvelle du sinistre ne peut rien faire préjuger

quant à l'étendue du dommage; l'assuré doit attendre des renseignements plus complets pour savoir s'il y a lieu ou non à délaissement. L'art. 373 trouve naturellement son entière application au cas de perte totale par naufrage ou tout autre sinistre majeur.

Une disposition particulière a été introduite pour la Guyane française, et l'art. 373 se trouve modifié par une ordonnance du 1er octobre 1820. Cette ordonnance porte que le délai du délaissement est de six mois, après la réception de la nouvelle de la perte, si cette perte a eu lieu dans l'un des ports des Antilles ou du continent de l'Amérique; d'un an, si la perte a lieu dans les mers d'Europe ou d'Amérique, au delà de l'Orénoque et de la Plata; de deux ans pour toutes les pertes arrivées sur les côtes d'Afrique, jusqu'au cap de Bonne-Espérance; enfin, de trois ans pour toutes pertes arrivées dans toutes les autres parties du monde.

Le délaissement même dans les délais légaux pourrait être déclaré non recevable, si l'assuré était présumé avoir renoncé à ce droit, en recevant les marchandises avariées, sans faire les protestations dans les formes de la loi (art. 435 et 436 du Code de comm.). Mais la protestation résulterait suffisamment d'une requête afin de nomination d'experts.

L'assureur qui a fait réassurer le risque, est soumis, pour le délaissement, aux délais imposés à l'assuré primitif. Ainsi le délai du délaissement de l'assureur au réassureur court du jour de la réception de la nouvelle de la perte, et non pas seulement du jour où l'assuré primitif a fait délaissement à l'assureur (Aix, 4 mai 1836). Cependant cette situation présente, dans la pratique, certains inconvénients. Les polices de réassurance contien-

nent ordinairement la clause que l'assureur ne sera tenu, vis-à-vis du réassureur et pour justifier du délaissement par l'assuré primitif, que de rapporter la quittance signée de ce dernier. Mais il peut arriver que l'assuré ne faisant délaissement que le dernier jour, le réassuré soit privé de tout délai pour la production de la justification au réassureur. La jurisprudence a admis, contre l'avis d'Émérigon et de Pardessus, que le réassuré ne jouirait même pas du délai pour le protêt accordé en matière de lettre de change (Cass., 1er juin 1824). Il est donc prudent, de la part du réassuré, de stipuler un délai supplémentaire.

§ 2. — Formes du délaissement.

L'art. 374 du Code de commerce règle les formes du délaissement : — « Dans le cas où le délaissement peut être fait, et dans le cas de tous autres accidents au risque des assureurs, l'assuré est tenu de signifier à l'assureur les avis qu'il a reçus. — La signification doit être faite dans les trois jours de la réception de l'avis. »

L'art. 378 ajoute : — « L'assuré peut, par la signification mentionnée en l'art. 374, ou faire le délaissement, avec sommation à l'assureur de payer la somme assurée dans le delai fixé par le contrat, ou se réserver de faire le délaissement dans les délais fixés par la loi. »

D'après l'usage, la notification du sinistre, contenant déclaration de délaissement et sommation de payer, est faite par un huissier ou par un notaire ; mais nous avons vu au paragraphe précédent, que cette signification doit être suivie, dans les délais de la loi, d'une action judiciaire en délaissement.

« L'art. 383 dispose : — Les actes justificatifs du chargement et de la perte sont signifiés à l'assureur avant qu'il

puisse être poursuivi pour le paiement des sommes assurées. »

Nous reviendrons au paragraphe suivant sur la nature de ces justifications, n'examinant ici que la question de procédure.

Il est admis par la jurisprudence que l'obligation de fournir préalablement les justifications de chargement et de perte, n'implique pas l'obligation, à peine de nullité et de non recevabilité de l'action, de signifier les justifications (Paris, 17 déc. 1855). En cas de perte totale, notamment, les justifications sont valablement faites devant le tribunal (Cass., 8 déc. 1852). Dans tous les autres cas, les justifications sont valablement faites après l'introduction de l'instance (Cass., 26 mars 1823). La signification de la nouvelle, aux termes de l'art 374, n'est pas non plus exigée à peine de nullité; son omission n'autorise pas l'assureur à repousser le délaissement (Rouen, 26 juillet 1819); elle n'entraîne que des dommages-intérêts, en raison du préjudice causé à l'assureur (Cass., 3 juillet 1839). Ainsi, lorsque la nouvelle est apportée par l'équipage même, à son retour au port de départ, le délaissement peut être prononcé sans qu'il y ait eu de signification. Ce sont là des points laissés à l'appréciation des juges. S'il s'agissait d'un délaissement par suite d'innavigabilité, la signification comprendrait le jugement déclarant l'innavigabilité; si le délaissement avait lieu pour perte ou détérioration des trois quarts, l'assuré signifierait le rapport d'experts.

L'art. 379 du Code de commerce prescrit encore une déclaration d'une autre nature : — « L'assuré est tenu, en faisant le délaissement, de déclarer toutes les assurances qu'il a faites ou fait faire, même celles qu'il a ordonnées

et l'argent qu'il a pris à la grosse, soit sur le navire, soit sur les marchandises; faute de quoi, le délai du paiement, qui doit commencer à courir du jour du délaissement, sera suspendu jusqu'au jour où il fera notifier ladite déclaration, sans qu'il en résulte aucune prorogation du délai établi pour former l'action de délaissement. »

« L'art 380 ajoute : — En cas de déclaration frauduleuse, l'assuré est privé des effets de l'assurance; il est tenu de payer les sommes empruntées, nonobstant la perte ou la prise du navire. »

Cette déclaration a pour objet de garantir l'exécution de la loi qui ne permet pas la pluralité des assurances sur les mêmes choses (Art. 359 du Code de comm.). Outre les assurances qu'il a faites ou fait faire, l'assuré doit même déclarer celles qu'il a pu ordonner (Mars., 18 nov. 1824). L'assuré commissionnaire doit déclarer notamment qu'il n'est pas à sa connaissance que son commettant ait fait assurer (Mars., 2 mars 1830). Le tiers porteur de la police doit déclarer les assurances faites par l'assuré originaire (Mars., 11 août 1823).

L'absence de déclaration, l'inexactitude même serait-elle une cause de non recevabilité de l'action ? La jurisprudence admet, en principe, qu'il y a seulement lieu à suspendre le prononcé du jugement jusqu'à ce que la déclaration ait été complétée ou rectifiée. Mais s'il y avait fraude de la part de l'assuré, il serait privé du bénéfice de l'assurance, comme il résulte de l'art. 380. C'est à l'assureur à prouver le fait qu'il qualifie fraude ou dissimulation.

L'art. 390 du Code de commerce prescrit enfin une notification particulière, en cas d'innavigabilité. Si le navire a été déclaré innavigable, l'assuré sur le chargement

est tenu d'en faire la notification dans le délai de trois jours de la réception de la nouvelle.

Il y a là une obligation dont l'assuré ne saurait s'affranchir, et qui est indépendante des justifications spéciales, relatives au chargement et à la perte. Il importe de remarquer que le délaissement du navire peut avoir lieu aussitôt que la perte est certaine; tandis que le délaissement du chargement ne peut être fait qu'après les délais accordés par la loi pour que l'on puisse avoir le temps de recharger les marchandises sur un autre bâtiment.

Nous avons vu, au chapitre précédent, sur les art. 395 et 396 du Code de commerce, les notifications particulières prescrites, tant à l'assuré qu'à l'assureur, en cas de prise (Voir *suprà*, chapitre VIII, § 3, *De l'obj. du délaissem.*, p. 865).

Après que l'assuré a signifié le délaissement et avant que l'assureur l'ait accepté ou qu'il ait été prononcé par les juges, il peut s'écouler un temps assez long, pendant lequel le navire est mis en état de séquestre judiciaire. Dès lors, l'assureur ne serait pas fondé à prendre possession du navire et à ordonner les réparations nécessaires; il pourrait même, par ce fait, être présumé avoir accepté le délaissement; mais il peut faire ordonner par le juge toutes mesures conservatoires.

§ 8. — Justifications à la charge de l'assuré, en cas de délaissement.

Nous n'avons à parler ici ni des formes, ni des délais des justifications que doit fournir l'assuré à l'assureur; ces questions ont été traitées dans les deux paragraphes précédents; nous avons également traité au chapitre VI, au point de vue du dol et de la réticence, de l'obligation de l'assuré de signifier à l'assureur tous avis

de sinistre ou d'avaries (Voir *suprà*, chapitre VI, § 3, p. 708); mais il nous reste à examiner la nature et l'objet de ces justifications, et leur force probante.

1° *Nature et objet des justifications.* — L'art. 383 du Code de commerce exige, avant que l'assureur puisse être poursuivi en paiement de la somme assurée, la double justification du chargement et de la perte. En d'autres termes, l'assuré doit prouver : 1° l'existence de la chose mise en risque; 2° sa perte; 3° sa valeur. Mais l'assureur est toujours admis à faire la preuve des faits contraires à ceux qui sont attestés, ainsi qu'il est dit en l'art. 384.

S'il s'agit d'une assurance sur corps, la première justification à faire est celle de l'existence du navire dans le temps et au lieu du sinistre. Si le doute s'élevait sur le départ, la production des expéditions du navire délivrées au port de départ, celles de la douane, les connaissements, les pièces du bord, seraient des moyens de preuve suffisants. L'assuré établirait la propriété du navire par l'acte de francisation ou tous autres actes. L'acte de francisation qui a pour objet d'établir la nationalité française d'un navire, est délivré au bureau des douanes du port auquel le navire appartient. Le navire reçoit un nom qui ne peut être changé sans une nouvelle déclaration (Loi du 21 septembre 1793). L'assuré commissionnaire établirait par la correspondance ou d'autres moyens de preuve l'ordre qu'il aurait reçu du propriétaire véritable.

S'il s'agit de marchandises, il faut prouver, avant tout, que la chose existait à bord au moment de l'accident qui en a causé la perte ou l'avarie; c'est ce qu'on appelle « faire la preuve du chargé ». Cette preuve se fait habituellement par la production du connaissement.

Quant à la valeur des marchandises, elle est fixée ou

non par le contrat ; et à défaut de fixation, elle est justifiée par tous les moyens de preuve admis en matière commerciale.

En règle générale, l'assuré est tenu, en ce qui touche les justifications prescrites par la loi, à se conformer aux dispositions de la loi française, et il ne suffirait pas qu'il se fût conformé aux us et coutumes du pays où le sinistre se serait produit.

2° *Preuve du chargement par le connaissement.* — Aux termes de l'art. 283, le connaissement, quand il est rédigé dans les formes légales, fait preuve, quant au chargement des marchandises assurées, entre les parties intéressées au chargement et entre elles et les assureurs.

Nous avons déjà vu, en traitant *du connaissement*, quels étaient les formes de cet acte, ses effets particuliers et sa force probante (Voir *suprà*, p. 481 et suiv.).

L'usage a fait admettre que, comme la lettre de voiture dans le commerce de terre, comme la lettre de change et le billet à ordre, le connaissement et les endossements dont il est revêtu prouvent la propriété de la marchandise chargée, non-seulement entre le capitaine et les chargeurs, mais encore à l'égard des tiers, et notamment à l'égard des assureurs (Cass., 6 juillet 1829).

Lorsque l'assurance est faite pour compte de qui il appartiendra, le nom de l'assuré commettant ne figurant pas dans la police, on présume qu'il est le même que celui qui est dénommé dans le connaissement.

Encore que le connaissement régulier fasse foi contre les assureurs, il peut être contesté si la fausseté des déclarations qu'il contient résulte de présomptions graves, précises et concordantes (Cass., 15 fév. 1826 et 4 août 1829). La mention dans la police que le connaissement a été

communiqué à l'assureur ne fait pas obstacle à la preuve contraire (Cass., 25 mars 1835).

Le connaissement irrégulier n'est plus qu'un simple renseignement qui peut être admis ou rejeté (Cass., 7 juillet 1829).

La preuve de la fraude infirmant le connaissement, résulterait notamment de ce que le chargement déclaré et évalué excéderait le tonnage du navire, de ce que l'invraisemblance ou la contradiction seraient établies par d'autres preuves ou de ce que les livres produits seraient irréguliers. La fausseté des déclarations contenues dans le connaissement entraîne alors la nullité de l'assurance (Mars., 1er juin 1864).

L'assuré n'est pas tenu de produire tous les exemplaires du connaissement : il suffit qu'il remette le double envoyé à l'acheteur ou consignataire. L'assureur ne peut pas non plus exiger, si la police est à ordre, que le porteur rapporte le consentement de l'assuré primitif, encore que la liquidation de l'indemnité soit commencée avec celui-ci. Mais l'assuré reste toujours tenu de la justification de la valeur.

Si les actes justificatifs du chargement ont péri avec le navire, les juges y suppléent par tous moyens de preuve (Cass., 8 déc. 1852).

3° *De la clause « que dit être » introduite dans le connaissement, et de ses effets.* — Il s'agit ici d'une clause que les capitaines sont dans l'usage d'ajouter à leur signature sur les connaissements, afin de se dégager de toute responsabilité, quant aux affirmations du chargeur concernant le poids ou la mesure des marchandises embarquées. Cette réserve s'exprime par la mention « que dit être », ou celle équivalente « contenu inconnu ». Quant au

nombre des colis et à leur état extérieur, le capitaine ne saurait dégager sa responsabilité; car il est toujours à même de s'en rendre compte, en surveillant l'arrimage de son navire (Aix, 24 mars 1836).

Nous avons déjà vu précédemment, au point de vue de la responsabilité du capitaine et des droits des chargeurs, quels étaient les effets de cette clause (Voir *suprà*, p. 180 et 181, et 488). Nous examinerons ici ses effets entre l'assureur et l'assuré.

Quand le connaissement est signé avec cette clause, il reste toujours une certaine incertitude sur la nature des marchandises chargées, puisque le capitaine n'aurait pu les vérifier sans ouvrir les colis et les ballots. Aussi l'assureur a-t-il le droit, dans ce cas, d'exiger, indépendamment de la production du connaissement, la représentation d'autres documents de nature à établir le droit de l'assuré. Ainsi l'assuré est tenu de produire, outre le connaissement, les factures d'achat, ses livres de vente et autres pièces propres à constater les quantité, qualité et valeur de la chose (Mars., 2 déc. 1834; Cass., 18 fév. 1863). La clause qu'en cas de perte, l'assuré ne sera tenu que de représenter la police, laisse la preuve contraire à la charge de l'assureur (Bord., 26 mai 1856).

4° *De la preuve du chargement par d'autres titres que le connaissement.* — Le connaissement n'est pas le seul titre qui puisse faire preuve du chargement. En effet l'art. 383 dit, d'une manière générale : « Les actes justificatifs du chargement... » Il n'en est pas du délaissement comme du règlement d'avaries où la production du connaissement est de rigueur, comme nous le verrons ci-après.

Ainsi, à défaut de connaissement, ou en cas d'irrégularité ou d'insuffisance du connaissement, on peut y sup-

pléer par toutes autres preuves telles que factures, manifeste et expéditions du bureau de douanes, expertise, rapport du capitaine, pièces de bord, etc., et même par la preuve testimoniale et le serment. Les tribunaux ont, à cet égard, un pouvoir d'appréciation discrétionnaire (Cass., 8 déc. 1852). On rentre ici dans les termes généraux de l'art. 339 du Code de commerce qui admet tous moyens de preuve pour fixer la valeur des marchandises assurées.

Il a même été jugé que le chargement peut être justifié par une déclaration solennelle faite par le capitaine au consul de sa nation (Bord., 26 mai 1856), ou même par des rapports et attestations des gens de l'équipage (Havre, 21 janv., 1856).

5° *De la dispense de justifications.* — La dispense de justifications, hormis le cas de fraude, est-elle valable? Émérigon a soutenu l'affirmative contre Valin et Pothier. En effet, une telle convention n'a pas un caractère illicite : l'assureur suit la foi de l'assuré qui est seulement tenu d'affirmer que le chargement a été véritable, et à qui le serment peut être déféré à cette fin. Cependant l'assurance contractée sous cette condition serait dangereuse, parce qu'elle servirait aisément à masquer des jeux et des paris, et que l'assureur pouvant être souvent fondé à opposer l'exception de jeu, il en résulterait des contestations que la dispense de justifications se propose précisément d'éviter.

6° *Preuve de la perte.* — La preuve de la perte n'est soumise à aucune forme particulière, et les justifications varient suivant la nature du sinistre par lequel la perte a été causée. En principe, l'assuré doit justifier qu'il y a eu perte et qu'elle a pour cause un événement fortuit ou de force majeure.

En cas de prise, la loi ne prescrivant aucun mode particulier de preuve, la preuve résulte suffisamment d'une simple lettre du capitaine capturé (Mars., 1er oct. 1863). Toutefois la production du rapport du capitaine ou consulat doit être ordonnée, si elle est possible, avant que les assureurs soient soumis au paiement définitif (Mars., 17 sept. 1828).

Dans les cas de déclaration de guerre, représailles, arrêt par ordre de puissance, la constatation peut résulter des pièces officielles et de la notoriété publique.

Si la perte survient par naufrage ou échouement avec bris, l'assuré peut être dans l'impossibilité de reproduire même le rapport du capitaine; on s'en réfère alors aux attestations des témoins du sinistre et à tous autres faits qui en établissent la notoriété. En effet, la responsabilité du sinistre majeur est alors due par cela seul qu'il y a eu événement de mer, et surtout si la baraterie de patron est assurée; la justification se borne à la constatation de cet événement.

En règle générale, quand il y a naufrage, échouement avec bris, abordage fortuit, changement forcé de route, de voyage ou de vaisseau, tous les moyens de justification sont admissibles, et il appartient aux juges de les accepter ou de les rejeter (Mars., 4 juillet 1866). Mais, dans ces divers cas, les pièces les plus importantes à produire sont : le rapport du capitaine, les papiers et livres de bord, les procès-verbaux des autorités chargées de veiller au sauvetage et les rapports d'experts.

Le capitaine qui aurait dû remettre les papiers de bord, lors de la vente du navire, pourrait être admis à délaisser sur la production du règlement d'avaries (Rouen, 14 mai 1861).

Le rapport du capitaine ou consulat, qui ne serait pas rédigé dans les formes prescrites, serait admis au moins comme commencement de preuve (Aix, 13 mai 1834). Le Code de commerce a, en effet, tracé certaines règles à cet égard dans les art. 224 et 242 à 248 du Code de commerce (Voir *suprà*, p. 162 et 166 et suiv.).

Le capitaine doit, comme nous l'avons déjà vu, tenir un registre des événements du bord, et faire sur ces événements un rapport affirmé par lui devant un magistrat ou un consul du lieu où il fait relâche; ce rapport doit être confirmé par l'audition des gens de l'équipage et des passagers. Hors le cas de péril imminent, le capitaine ne pourrait décharger les marchandises, avant d'avoir déposé son rapport. Cependant les circonstances de temps et de lieu rendent quelquefois ces formalités impraticables; aussi le juge apprécie si les rapports non vérifiés du capitaine doivent être admis ou non (Cass., 27 mars 1828). Par les mêmes motifs, les rapports d'experts non affirmés sous serment peuvent être tenus pour valables (Bord., 7 mai 1839); mais il faut qu'ils soient corroborés par le livre de bord et le rapport du capitaine. Il a même été jugé que, dans les pays lointains où il n'y a pas de consuls, les attestations de commerçants dûment légalisées pouvaient faire foi (Bord., 1844). Le rapport d'un capitaine étranger ne vaut que comme simple renseignement.

Nous avons vu précédemment que la déclaration d'innavigabilité par sentence consulaire ne constitue pas chose jugée, et qu'il n'y a là qu'un élément d'appréciation pour les tribunaux appelés à statuer sur la validité du délaissement (Voir *suprà*, chap. VIII, 5° *Innavigabilité absolue*, p. 846).

En cas de jet à la mer, les pertes sont constatées par les

procès-verbaux rédigés par le capitaine dans les formes légales (art. 412 et suiv. du Code comm.).

La preuve de la perte ou détérioration des trois quarts s'établit par la production du rapport d'experts et de tous autres documents permettant d'apprécier l'étendue des pertes. Mais si, à l'époque du délaissement, le navire était encore sous l'eau et que ni l'assureur ni l'assuré n'aient pu parvenir à le relever, l'expertise serait impossible, et par suite de l'état actuel du navire, il y aurait lieu à délaissement.

En cas de défaut de nouvelles, aucune justification ne peut être exigée quant à l'événement du sinistre qui est seulement présumé. Néanmoins l'assureur est toujours recevable à combattre la présomption de perte.

7° *Preuve de la valeur de la chose assurée.* — Nous renvoyons ici à ce que nous avons déjà dit sur l'art. 359, relativement à l'évaluation des marchandises assurées, lorsqu'elle n'est pas faite par le contrat (Voir *suprà*, chap. III, 5° *La nat., la val. ou l'estim. des march., etc.*, p. 620). Même lorsque la valeur a été estimée et agréée dans la police, l'art. 358 du Code de commerce permet encore de la réduire, si elle est excessive (Voir chap. VI, § 2, *De l'oblig. de l'assuré de justif. du charg. ainsi que de la val. de la ch. assurée*, p. 705). Mais l'assureur n'est fondé à critiquer la valeur agréée qu'en excipant de fraude (Bord., 20 août 1835) ou d'exagération évidente fondée sur l'erreur. La valeur ne serait pas considérée comme agréée, si l'assureur ne l'avait admise que sous réserve (Mars., 34 avril 1856). En tout cas, la mention « valeur agréée » établit une présomption, et c'est à l'assureur qu'il appartient de la détruire par une preuve contraire.

§ 4. — Du remboursement en cas de délaissement, et du transfèrement de la propriété à l'assureur.

Le contrat d'assurance se résout en l'obligation, pour l'assureur, de payer la valeur de la chose assurée en cas de sinistre suivi de délaissement ; et par le fait du délaissement, il devient propriétaire de l'objet délaissé et jouit de tous les droits et actions attachés à cet objet.

1° *Du paiement de la valeur assurée.* — L'art. 382 dispose : — « Si l'époque du paiement n'est point fixée par le contrat, l'assureur est tenu de payer l'assurance trois mois après la signification du délaissement. »

La police fixe presque toujours l'époque du paiement. Les usages qui déterminent cette époque varient, sur chaque place de commerce, depuis le paiement immédiat jusqu'à un délai de six mois. Il a été jugé que si le délai a été prorogé à six mois, les assureurs doivent les intérêts à partir du terme de trois mois fixé par l'art. 382 (Cass., 18 mai 1824). Le plus souvent on stipule le paiement en billets à terme.

Le délai de trois mois accordé par l'art. 382 court du jour de la signification des pièces justificatives (Aix, 3 août 1830). Il est vrai que l'assureur est admis à faire la preuve des faits contraires ; mais la loi n'a pas voulu, et tel est objet de l'art. 384 que nous examinerons plus bas, que l'assureur pût, par ce moyen et en ayant recours à des contestations mal fondées, retarder le paiement. Aussi doit-il être condamné provisoirement à payer ou au moins à donner caution. Il a été jugé que le paiement ne pouvait être retardé sous prétexte que le règlement des grosses avaries n'avait pas eu lieu (Bord., 13 déc. 1828).

Quand la police est à ordre, le paiement est fait au porteur.

Cependant, si l'assureur n'a pas reçu la prime, il peut la déduire de l'indemnité à compter, quel que soit le porteur. Les saisies-arrêts provenant des dettes de l'assuré, ne peuvent être opposées au porteur.

L'assureur n'a pas le droit de retenir sur le montant de l'assurance les emprunts faits pour réparer les avaries et dans l'intérêt de la conservation de la chose (Rouen, 6 fév. 1847); mais il serait fondé à déduire les emprunts ayant pour cause des dépenses antérieures (Rouen, 14 mai 1824).

Au cas d'une assurance à prime liée et pour voyages successifs, avec stipulation que les sommes souscrites sont la limite des engagements de l'assureur, l'assuré ne peut demander, outre la somme assurée, le montant des avaries éprouvées et réparées dans un voyage antérieur à celui où s'est produit le sinistre. Mais il n'y aurait pas lieu à cette réserve, si les assureurs avaient pris à leur charge tous les périls généralement quelconques (Cass., 8 janv. 1823, et 15 déc. 1830).

Les avances faites par l'assuré sont productives d'intérêts, à compter du jour où le navire a pu reprendre la mer (Bord., 3 déc. 1827). Par réciprocité, si l'assuré a employé le produit du sauvetage à acquitter des dettes dont l'assureur n'était pas responsable, l'intérêt est dû par l'assuré à l'assureur, du jour de l'emploi.

2° *De la provision moyennant caution due par l'assureur à l'assuré.* — La vérification d'un sinistre entraîne de longues contestations, et l'assureur doit se procurer des documents et des renseignements dans des pays souvent éloignés. Pour concilier l'intérêt de l'assureur et celui de

l'assuré à qui de longs retards sont préjudiciables, l'art. 384 dispose : — « L'admission à la preuve ne suspend pas les condamnations de l'assureur au paiement provisoire de la somme assurée, à la charge par l'assuré de donner caution. — L'engagement de la caution est éteint après quatre années révolues, s'il n'y a pas eu de poursuite. »

Néanmoins la disposition de l'art. 384 n'est applicable qu'autant que les faits attestés paraissent aux juges de nature à motiver le délaissement, et qu'il ne s'élève pas de présomptions de fraude. Il a même été jugé que si l'assureur ne demandait aucun sursis devant le tribunal appelé à statuer sur la validité du délaissement, et qu'il acceptât le débat au fond sur les documents produits, il n'y aurait pas lieu d'ordonner le paiement provisoire, moyennant caution (Mars., 1861, et Aix, 1862).

Les assureurs qui n'articuleraient aucun fait de nature à infirmer les déclarations de l'assuré sur la cause du sinistre, ne seraient pas fondés à demander un sursis pour contredire les actes justificatifs, et cela, même s'ils offraient le paiement provisoire sans caution : il y aurait lieu par le tribunal d'ordonner le paiement définitif.

Le délai de quatre années pendant lequel subsiste l'engagement de la caution, court du jour où celle-ci, admise volontairement ou par justice, a fait sa soumission.

3° *Du transfèrement de la propriété de la chose délaissée à l'assureur et de ses effets.* — L'art. 385 dispose : — « Le délaissement signifié et accepté ou jugé valable, les effets assurés appartiennent à l'assureur à partir de l'époque du délaissement. — L'assureur ne peut, sous prétexte de retour du navire, se dispenser de payer la somme assurée. »

Le délaissement accepté ou validé par jugement est

irrévocable, et il n'est pas nécessaire qu'il soit suivi d'un acte de transport.

Le délaissement rétroagissant, d'après l'art. 385, au jour où s'est produit le sinistre qui a amené à délaisser, les assureurs sont réputés avoir été propriétaires dès ce moment; par suite le sauvetage est fait pour leur compte, et ils ne peuvent obliger l'assuré à compenser, sur le montant de la perte, la valeur des effets sauvés (Mars., 19 juillet 1826). C'est encore en vertu du même principe qu'il a été jugé que si le navire délaissé a sauvé et ramené au port un autre navire abandonné en mer, le montant de la prime de sauvetage, payée à l'armateur, doit être remise aux assureurs (Mars., 24 avril 1863).

Le principe de la translation irrévocable de propriété aux assureurs par délaissement est tel qu'on a refusé à l'armateur impayé, à raison de la faillite des assureurs, le droit de suite sur le navire, n'admettant pas qu'il pût être assimilé au vendeur impayé (Havre, 27 janv. 1866).

Nous avons vu précédemment que le navire et le fret des marchandises sauvées du naufrage sont, de droit, affectés au paiement des loyers du capitaine et des gens de l'équipage. Or, les assureurs devenant propriétaires du navire et du fret, par l'effet du délaissement, sont tenus d'acquitter les loyers dus pour le dernier voyage, et si l'assurance est faite à prime liée, ceux dus pour l'aller et le retour. Cependant les assureurs n'acquittent cette dette que parce que le fret qui leur est délaissé est frappé d'un privilége au profit des gens de l'équipage, mais non parce que cette dette est l'objet de l'assurance. Au contraire, l'armateur reste personnellement tenu des loyers des gens de l'équipage, et les assureurs qui ont éteint cette dette ont un recours contre lui. Il ne peut en être

autrement, car en recevant le montant de la valeur assurée, quant au navire et au fret, l'assuré reste naturellement chargé des loyers des gens de l'équipage au paiement desquels le fret est affecté par privilége.

Le délaissement a encore pour effet de subroger l'assureur dans tous les droits de l'assuré sur les choses délaissées, et cette subrogation a lieu de plein droit (Cass., 8 déc. 1852).

En conséquence de cette subrogation, il a été décidé que l'assureur, bien qu'il ait répondu de la baraterie de patron, pouvait exercer les droits et actions qui appartiennent à l'assuré contre le capitaine, pour la réparation des dommages causés par la faute ou le dol de celui-ci (Mars., 23 nov. 1860). Toutefois, dans le cas d'une assurance sur bonne arrivée d'un navire, pour garantir la créance d'un fournisseur de l'armement, payable au port de reste, l'assureur ne serait pas fondé, s'il y avait délaissement après sinistre, à exercer une action personnelle contre le capitaine (Anvers, 31 mai 1862). En effet, l'action contre le capitaine n'est pas, dans le cas dont il s'agit, inhérente à l'objet du délaissement, et par suite il ne peut y avoir de subrogation légale.

Il en est de même dans le cas suivant : si l'assurance est faite par un créancier-gagiste, fournisseur privilégié, et que l'indemnité lui soit payée après délaissement, l'assureur n'est pas légalement subrogé dans les droits de l'assuré créancier-gagiste, par cette considération que le délaissement ne peut avoir pour objet que des effets sauvés; ainsi il ne peut exercer de droits que sur le sauvetage du navire (Anvers, 31 mai 1862).

Si un navire se trouve séquestré dans un port étranger pour répondre de dommages-intérêts, et que les assureurs

offrent une caution pour obtenir la mainlevée du séquestre, l'assuré doit être tenu de présenter cette caution sous son nom, pourvu qu'elle déclare renoncer à tout recours contre lui; si, nonobstant cette renonciation, l'assuré se refusait à présenter la caution, il serait responsable des conséquences de son refus (Mars., 7 avril et 12 mai 1863).

L'irrévocabilité du délaissement tient à la condition que l'événement qui l'a déterminé soit réel. S'il y a erreur sur le fait qui y a donné lieu, par exemple, si le délaissement a été accepté ou prononcé pour naufrage ou prise, et qu'il n'y ait eu ni naufrage ni prise, la révocation est toujours possible (Havre, 3 mai 1845). Mais il faut que l'erreur porte sur le fait même du sinistre : ainsi lorsque le vaisseau qui a fait naufrage est réparé ou que celui qui a été pris est délivré, le délaissement n'en reste pas moins irrévocable.

Par suite de la révocation du délaissement, l'assureur répète contre l'assuré les sommes qu'il a indûment payées à titre d'indemnité; et si l'assuré est de mauvaise foi, il doit les intérêts du jour du paiement.

L'action en répétition que peuvent exercer les assureurs, à raison d'un délaissement entaché de dol ou d'erreur, donne lieu à diverses questions de responsabilité à l'égard des commissionnaires.

Lorsque la fraude n'est imputable qu'au commettant, l'assureur a-t-il une action en répétition contre l'assuré commissionnaire, alors que celui-ci a rendu ses comptes à son commettant? Nous avons déjà examiné cette question au chap. II (Voir *suprà*, chap. II, § 2, *Le mandataire pour compte s'oblige directement*, p. 590).

LÉGISLATION ÉTRANGÈRE.

Grèce et Iles Ioniennes. — Le Code de commerce hellénique reproduit le Code de commerce français, en ce qui concerne le délaissement.

Belgique. — La loi et la jurisprudence belge sont conformes à la loi française, en ce qui concerne le délaissement. Toutefois les art. 20 et 21 de la loi du 11 juin 1874, sur les assurances en général, contiennent quelques dispositions importantes : — Dans toute assurance, l'indemnité, en cas de sinistre, est réglée à raison de la valeur de l'objet, au temps du sinistre. Si la valeur a été préalablement estimée par experts convenus entre parties, l'assureur ne peut contester cette estimation, hors le cas de fraude. La valeur de l'objet peut être établie par tous moyens de droit. Le juge peut même, en cas d'insuffisance des preuves, déférer d'office le serment à l'assuré. — L'assureur qui a payé le dommage, est subrogé à tous les droits de l'assuré contre les tiers, du chef de ce dommage, et l'assuré est remboursable de tout acte qui préjudicierait aux droits de l'assureur contre les tiers.

La jurisprudence admet généralement que la preuve de la valeur des objets détruits, comme celle de leur existence, peut être faite par toutes les voies de droit.

Italie. — Les principes du droit italien sur l'action en délaissement, et sur les notifications et justifications qui incombent à l'assuré, sont les mêmes qu'en droit français.

Nous signalerons toutefois une modification importante apportée par les art. 488 et 494 du Code de commerce italien à la disposition des art. 378 et 383 de notre Code français. L'action pour le paiement de la somme assurée peut être intentée en même temps que le délaissement est fait, c'est-à-dire avant que l'assuré ait signifié à l'assureur toutes les justifications et notifications prescrites par la loi. Cependant ces justifications doivent être faites au cours de l'instance ; ainsi l'art. 494 du Code italien dispose : L'assuré est tenu de notifier aux assureurs, dans les trois jours à compter de celui où ils lui parviennent, les actes justifiant que les objets assurés ont été exposés aux risques assumés

par les assureurs, et qu'ils ont été perdus. — L'art. 486 formule cette disposition générale que, dans les cas où le délaissement peut être fait, et dans le cas de tous autres accidents aux risques des assureurs, l'assuré est tenu de signifier à l'assureur les avis qu'il a reçus. La signification doit être faite dans les trois jours de la réception de l'avis. Cette disposition est conforme à notre art. 374; mais la loi italienne ajoute comme sanction : *sous peine de dommages-intérêts*, ce qui est, du reste, conforme à la jurisdence française.

L'art. 487 du Code italien reproduit l'art. 375 du Code français, en maintenant les délais fixés par l'ancienne rédaction de notre Code : un an pour les voyages ordinaires et de grand cabotage, et deux ans pour les voyages au long cours.

Roumanie. — La législation roumane reproduit textuellement les dispositions du Code de commerce français.

Nous ne trouvons qu'une légère différence en ce qui concerne la preuve du sinistre, et plus particulièrement la forme du dépôt du rapport du capitaine. Le gouvernement roumain n'ayant pas d'agents consulaires à l'étranger, c'est devant l'autorité du port étranger où aborde le capitaine qu'il doit faire son rapport. — La déclaration des causes de relâche est faite devant le tribunal du lieu où il est effectué, et à défaut de tribunal, devant l'autorité civile compétente (Art. 401 et 402 du Code roumain).

Espagne. — Le Code de commerce espagnol reproduit, dans les art. 900 à 929, les principes et les dispositions du droit français, sur la matière qui nous occupe, sauf les modifications qui suivent.

Les dispositions de notre art. 387 sont ainsi modifiées : En cas de prise, le délaissement ne peut être fait qu'après le délai de six mois, à partir de la signification de la nouvelle, si la prise a eu lieu dans les mers d'Europe, du Sund au Bosphore, et qu'après le délai d'un an, pour les voyages plus éloignés. Ces délais courent du jour où l'assuré a appris que le navire a été conduit à l'un des ports situés sur une des côtes indiquées. La nouvelle est tenue pour reçue, dès, qu'il est notoire parmi les commerçants de la résidence de l'assuré, ou qu'il résulte de toute autre preuve, que le capitaine, le consignataire ou quelque autre de ses correspon-

dants lui ont donné avis de l'événement. Les mêmes règles s'appliquent au cas d'interruption de voyage par embargo ou arrêt du navire. — L'art. 908 du Code espagnol reproduit sur la présomption de perte par défaut de nouvelles les dispositions de notre art. 375, en maintenant les délais de l'ancien texte : un an pour les voyages ordinaires, et deux ans pour les voyages au long cours. L'art. 909 détermine quels sont les voyages au long cours (Voir *infrà*, chap. VIII, Esp., p. 871). — En cas d'innavigabilité du navire, l'assuré est tenu de faire immédiatement la notification de la nouvelle qu'il en reçoit. Le délaissement a lieu si le capitaine n'a pu trouver de navire pour transborder et conduire les marchandises, dans un délai de six mois du jour de la notification, si l'innavigabilité a eu lieu dans les mers qui entourent l'Europe, du Sund au Bosphore, et d'un an, si elle a eu lieu sur un point plus éloigné.

Le capitaine qui a fait assurer des marchandises pour son compte ou comme mandataire d'un chargeur, doit justifier de leur acquisition, en cas de sinistre, par les factures des vendeurs, et prouver le chargement par un certificat du consul espagnol, ou, à son défaut, de l'autorité civile du port de chargement; il doit produire aussi les actes d'expédition et laisser-passer de la douane. — Dans tous les autres cas, la preuve du chargement se fait de la même manière qu'en droit français, et généralement par le connaissement. S'il résulte du connaissement que l'assuré a sciemment altéré la vérité dans quelqu'une des énonciations de la police, l'assurance est nulle; mais si l'inexactitude porte seulement sur l'évaluation de la chose assurée, et que d'ailleurs il n'y ait pas fraude, il y a seulement lieu de réduire la somme assurée, comme nous l'avons vu au chap. VI (Voir *infrà*, Esp., p. 713).

Si la police est muette sur l'époque du paiement de l'indemnité par l'assureur, ce paiement doit être fait dans les dix jours de la notification du délaissement; cette notification est accompagnée de la signification des pièces établissant la perte ou le dommage et des autres actes justificatifs de l'existence de la police, de l'accomplissement du voyage et du chargement. — La communication de ces pièces peut être exigée de l'assuré, et c'est sur leur vue

que l'assureur effectue le paiement ou soulève les exceptions à la demande. — Même lorsqu'il est admis à la preuve des faits contraires, l'assureur peut être condamné, comme en droit français, au paiement de la somme assurée, à charge par l'assuré de fournir caution.

Portugal. — En ce qui concerne les formes et délais du délaissement, le Code portugais est absolument conforme à la loi hollandaise, et les art. 1795 à 1798, 1800 et 1801 sont la reproduction des art. 670 à 673, 675 et 676 du Code hollandais (Voir *infrà*, Pays-Bas, p. 916).

La preuve de la perte résulte du rapport du capitaine. L'art. 1405 reproduit à cet égard l'art. 242 du Code de commerce français. Les art. 1406 et 1407 ajoutent : Le rapport doit être présenté au consul portugais, et, à son défaut, au magistrat ou à l'autorité locale compétente, si le capitaine entre dans un port étranger. S'il entre dans un des ports du royaume ou des colonies, il se présente devant le juge du lieu ou devant l'autorité régulière, instituée à cet effet. — Quel que soit le lieu où le capitaine ait fait et présenté son rapport, il doit se faire restituer son journal de bord par l'autorité qui l'a reçu. Le capitaine est également tenu de communiquer en tout temps ce journal aux parties intéressées, et à leur en laisser prendre des copies ou des extraits.

La preuve du chargement se fait par le connaissement; l'art. 1768 du Code portugais, est conforme, à cet égard, à l'art. 650 du Code hollandais (Voir *infrà*, Pays-Bas, p. 917).

L'art. 1769 est également conforme à l'art. 651 du Code hollandais, relativement aux justifications exigées du capitaine qui fait un chargement pour son compte à son bord (Voir *infrà*, Pays-Bas, *ibidem*). L'art. 1402 dispose, en outre, à cet égard : Le capitaine ne peut charger à son bord aucune marchandise pour son compte, sans en payer le fret, et sans le consentement des propriétaires du navire ou de l'armateur, ou si le navire a été frété en entier à un seul chargeur, sans le consentement de celui-ci ; il peut néanmoins faire le chargement, en vertu d'une simple autorisation, dans le premier cas, et d'une lettre de fret, dans le second.

En ce qui concerne les effets du délaissement et le paiement

après délaissement, les art. 1788, 1805 et 1806 sont absolument conformes au droit hollandais (Voir *infrà*, Pays-Bas, p. 917 et 918).

Pays-Bas. — Nous avons indiqué, au chapitre précédent, les délais après lesquels l'assuré peut faire le délaissement à l'assureur. Les art. 670 à 673 règlent les formes de la signification du délaissement. — Lorsque le délaissement a lieu par suite du défaut de nouvelles, de prise ou d'arrêt, de vente en cours de voyage après déclaration du navire, le délaissement doit être signifié par l'assuré à l'assureur, dans le délai de trois mois après l'expiration des délais fixés par les art. 667 à 669, passé lesquels l'assuré est en droit de délaisser (Voir *suprà*, chap. VIII, Pays-Bas, p. 872). Dans tous les autres cas, le délaissement doit être signifié dans les délais fixés par l'art. 667 pour le défaut de nouvelles, d'après la distance du lieu où le sinistre est arrivé, et à compter du jour où la nouvelle en est reçue. Après l'expiration des délais fixés par la loi, l'assuré n'est plus admis à faire le délaissement, et ne peut plus exercer que l'action d'avaries. — Dans les cas où il y a lieu à délaissement, l'assuré est tenu de signifier à l'assureur tous avis qui ont pu lui parvenir, dans les cinq jours de leur réception, et cela, sous peine de dommages-intérêts.

L'assuré est encore tenu, comme en droit français, de déclarer, en faisant le délaissement, toutes les assurances qu'il a pu faire sur le même objet, par lui-même ou par un commissionnaire, ainsi que les sommes qu'il a empruntées à la grosse, soit sur le navire, soit sur les marchandises. Faute par l'assuré de faire ces déclarations, le délai de paiement qui commence à courir du jour du délaissement, est suspendu jusqu'à ce que lesdites notifications aient été faites, sans que, pour cela, le délai de la loi pour intenter l'action en délaissement soit prorogé. S'il y a déclaration frauduleuse de la part de l'assuré, l'assurance devient nulle à son égard, et il reste néanmoins tenu de payer les sommes qu'il a pu emprunter à la grosse (Art. 675 du Code holland. conforme aux art. 379 et 380 du Code de comm. franç.).

L'art. 676 du Code hollandais impose, en outre, à l'assuré, dans le cas où il y a eu des frais de secours et de sauvetage, l'obligation de notifier aux assureurs tout ce qu'il a fait pour le recouvrement

des objets assurés, et de désigner les personnes ou les correspondants qu'il a employés à cet effet.

En ce qui concerne la preuve de la perte et des avaries, les art. 379, 381 à 383 du Code hollandais reproduisent à peu près textuellement les art. 242, 243, 245 et 247 du Code de commerce français. Ainsi le rapport du capitaine, sa forme et sa force probante, sont réglés comme dans notre législation.

La preuve du chargement, lorsque l'assurance est faite sur marchandises, se fait, de même que la preuve de l'intérêt assurable, par le connaissement. — Si l'assuré déclare, dans une assurance faite pour un temps déterminé, qu'il ignore sur quel navire les marchandises qu'il attend ont pu être chargées, il est particulièrement tenu de justifier à l'assureur de leur achat, et de représenter le connaissement signé de deux des principaux de l'équipage (art. 650). La même justification est exigée, comme nous l'avons déjà vu, du capitaine qui fait, sur son propre navire, un chargement pour son compte ou pour celui de l'armateur (art. 651).

Lorsque le délaissement est fait dans les formes légales, les effets assurés appartiennent à l'assureur, à partir de l'époque de la signification du délaissement, sauf ce qui doit revenir à l'assuré, dans le cas où l'assurance n'a été faite que pour une partie de la valeur assurable (art. 678). — Le délaissement régulièrement fait est irrévocable, de telle sorte que si le navire délaissé comme innavigable vient à être remis à flot, l'assureur ne peut invoquer cette circonstance pour se dispenser de payer la somme assurée ou en répéter le montant (art. 679).

Le délaissement a aussi pour effet de subroger de plein droit l'assureur dans tous les droits et actions qu'il peut exercer contre les tiers. L'assuré répond de tous ses actes qui préjudicieraient à l'exercice par l'assureur de tous les droits et actions dans lesquelles celui-ci est subrogé (art. 284).

Si l'époque du paiement n'est pas fixée par le contrat, l'assureur est tenu de payer le montant de l'assurance et les frais, six semaines après la signification du délaissement. Passé ce délai, il doit l'intérêt légal; de plus les effets délaissés à l'assureur sont affectés à la garantie du paiement (art. 680).

Allemagne. — *Délais et formes de délaissement.* — Nous avons déjà vu au chapitre précédent, sur les art. 865 et 866, les délais après lesquels se présume la perte du navire par défaut de nouvelles ou par suite de prise ou d'embargo (Voir *suprà*, Allem., p. 875). Nous allons examiner dans quels délais et dans quelles formes doit être signifié le délaissement (Art. 868 à 875 du Code gén. allem.).

La signification du délaissement doit être faite à l'assureur dans le délai fixé pour le délaissement. Le délai du délaissement est de six mois, dans le cas de perte présumée du navire par défaut de nouvelles, prise ou embargo, si le port de destination est un port européen, ou si la prise, l'arrêt par ordre du prince ou la capture par des pirates ont eu lieu dans un port d'Europe, ou dans une mer européenne, ou dans une partie de la Méditerranée, de la mer Noire ou de la mer d'Azow qui n'appartient point à l'Europe; dans tout autre port ou toute autre mer, le délai du délaissement est de neuf mois. Le délai court à partir de l'expiration de ceux énoncés aux art. 855 et 866. Lorsqu'il y a réassurance, le délai commence, pour la signification à faire par le réassuré au réassureur, à partir du jour où le délaissement a été signifié par l'assuré primitif à son assureur devenu réassuré.

Le délaissement ne peut plus être fait, si l'assuré a laissé passer, sans en faire la signification, les délais établis par la loi; mais il conserve le droit de demander la réparation du dommage qui lui a été causé, en procédant par l'action d'avaries. Mais cette situation de l'assuré produit des effets particuliers qui ne s'appliquent pas, lorsqu'il y a délaissement. Ainsi l'assuré peut, dans l'un et l'autre cas, réclamer le remboursement du dommage total, dès qu'il a justifié de la disposition irrévocable du navire; mais si le navire capturé ou dont on n'avait pas de nouvelles vient à reparaître, l'assuré qui n'a pas fait le délaissement et qui a néanmoins reçu la somme assurée, doit alors, sur la demande de l'assureur, restituer la somme assurée, sauf à en déduire l'indemnité due pour les dommages partiels, s'il en est survenu. Par suite de cette restitution, l'assureur, de son côté, doit renoncer à tous les droits et actions dans lesquels il avait été subrogé par l'assuré.

Le délaissement doit être fait sans réserve ni condition, et s'appliquer à la totalité de l'objet assuré; il ne peut être fait qu'autant que le sinistre qui a causé la perte de la chose est dû à un événement de mer. — Si la valeur entière n'a été pas assurée, l'assuré n'est tenu de délaisser qu'une part proportionnelle de l'objet assuré. — La signification du délaissement est irrévocable. Cependant elle serait nulle si les faits qui y ont donné lieu ne se confirmaient pas ou qu'ils n'existassent déjà plus au moment de la signification. Elle reste, au contraire, obligatoire pour les deux parties, quand les circonstances qui auraient fait obstacle au délaissement sont suivies d'autres faits qui le justifient, ce qui arrive, par exemple, quand le navire rendu libre après une première saisie, vient à être repris.

Le délaissement entraîne, en faveur de l'assureur, la subrogation en tous les droits et actions que possède l'assuré à raison de la chose qui fait l'objet de l'assurance. Mais si l'assuré avait, antérieurement, au délaissement, grevé l'objet assuré de droits réels, d'un gage par exemple, et que la dette n'eût pas été contractée pour réparer des dommages naturellement à la charge de l'assureur comme provenant des risques dont il répond, l'assureur qui a, lui aussi, un droit privilégié sur l'objet assuré, peut exiger de l'assuré qu'il dégrève l'objet assuré ou qu'il fournisse caution suffisante. — L'assuré doit, en outre, remettre à l'assureur, lorsque celui-ci ne conteste pas la validité du délaissement, sur la demande de l'assureur et à ses frais, un acte dûment légalisé contenant le transfert de tous ses droits et actions, et lui faire, en outre, la remise de tous documents et papiers qui se rapportent aux objets délaissés. — Le délaissement du navire comporte, au profit de l'assureur, celui du fret net du voyage pendant lequel le sinistre est survenu, si ce fret a été gagné seulement après la signification du délaissement. Cette partie du fret se calcule d'après les principes généraux qui servent à régler le fret à distance. — Si le fret a été assuré séparément, la perte supportée par l'assuré sur le fret est à la charge de l'assureur.

Après la signification du délaissement, l'assuré est tenu, avant de pouvoir réclamer le montant de l'indemnité, de justifier de la perte et du chargement; il doit signifier à cet effet tous actes jus-

tificatifs, et l'assureur a droit à un délai convenable pour les examiner et y contredire (Voir à l'article suivant, *infrà*, p. 921). — Si le délaissement est fait par suite du défaut de nouvelles, l'assuré doit signifier les documents authentiques constatant l'époque où le navire a quitté le port de départ et sa non-arrivée au port de destination, dans le délai fixé pour établir la présomption de perte irrévocable. — L'assuré est également tenu, lors de la signification du délaissement, de déclarer à l'assureur, autant que cela est à sa connaissance, si d'autres assurances ont été faites sur l'objet délaissé, et si cet objet est grevé d'emprunts à la grosse ou d'autres charges; il doit faire connaître la quotité de ces assurances et de ces charges. — Faute par l'assuré de notifier ces justifications, l'assureur peut se refuser, jusqu'à ce qu'elles lui aient été faites, au paiement de la somme assurée; et s'il a été stipulé un terme pour le paiement, le délai ne commence à courir que du jour de la notification des justifications, et non du jour de la signification du délaissement.

Même après la signification du délaissement, l'assuré reste tenu de concourir au sauvetage et au recouvrement des effets assurés, de manière à prévenir des pertes plus grandes, jusqu'à ce que l'assureur soit en état d'y pourvoir lui-même. — Si l'assuré apprend qu'un objet qu'on avait cru perdu a été retrouvé, il doit en informer immédiatement l'assureur et lui prêter aide et assistance, sur sa demande, pour le recouvrement de l'objet ou la réalisation de sa valeur. Les frais de sauvetage et de recouvrement doivent être remboursés par l'assureur à l'assuré; et celui-ci peut exiger de l'assureur l'avance des sommes qui lui sont nécessaires pour remplir les obligations dont nous parlons.

Des justifications à fournir par l'assuré, et du paiement par l'assureur. — L'assuré, en même temps qu'il réclame la réparation du dommage, doit faire parvenir à l'assureur un état estimatif de ce dommage. Il doit en même temps justifier par des pièces ayant force probante : 1° de son intérêt; 2° de la mise en risques de l'objet assuré; 3° du sinistre donnant lieu à l'action; 4° du dommage et de son étendue (Art. 886).

Lorsque l'assurance a été faite pour compte d'autrui, l'assuré

doit particulièrement justifier qu'il a donné ordre à l'assuré commissionnaire de conclure le contrat; et si l'assurance avait été faite sans ordre, l'assuré devrait au moins justifier des circonstances qui prouvent que l'assurance a été faite dans son intérêt. Cette disposition a pour objet d'écarter l'assurance par simple gageure (art. 887).

Les art. 888 et 889 énumèrent les actes qui font communément foi pour établir les diverses justifications prescrites par la loi. — Sont, en général, réputées pièces justificatives les actes que les commerçants, en raison de la difficulté de fournir d'autres preuves, ont l'habitude d'admettre dans leurs opérations commerciales, et notamment : — 1° Pour la justification de l'intérêt : en cas d'assurance du navire, les actes ordinaires de propriété ; en cas d'assurance des marchandises, les factures et connaissements établissant les droits de l'assuré sur ces marchandises ; en cas d'assurance du fret, les chartes-parties et connaissements. — 2° Pour la justification du chargement, les connaissements. — 3° Pour la justification du sinistre, le rapport de mer et le journal de bord ; en cas de prise du navire, la décision du tribunal des prises condamnant le navire ; en cas de défaut de nouvelles et de perte ainsi présumée, les attestations authentiques constatant l'époque où le navire a quitté le port de départ et sa non-arrivée au port de destination, dans le délai fixé par la loi pour la présomption et la déclaration de perte irrévocable. — 4° Pour la justification du dommage et de son étendue, les procès-verbaux d'expertise, d'estimation, et de licitation, dressés dans les formes prescrites par les lois et usages des lieux où le règlement est fait, ainsi que les devis des experts, les mémoires acquittés pour travaux de réparations et toutes autres quittances. — Les actes que nous venons d'énumérer ont, en principe, force probante; mais l'assureur est admis à les contredire par d'autres preuves.

On peut valablement stipuler que l'assuré sera affranchi de tout ou partie des justifications établies par la loi ; mais cette convention n'exclut pas, pour l'assureur, le droit de fournir la preuve contraire. En tout cas, la convention qui dispense de certaines justifications s'interprète dans un sens étroit : ainsi la clause qui

porte que le connaissement pourra ne pas être produit, ne s'entend que de la dispense de la preuve du chargement. — L'assurance pour compte d'autrui est quelquefois faite avec la clause que l'assuré commissionnnaire sera dispensé de justifier d'un ordre régulier de l'assuré; mais cette convention ne l'affranchit pas de l'obligation de justifier de l'intérêt que peut avoir l'assuré commettant, ni de faire toutes les autres justifications prescrites par la loi, avant d'exiger le paiement de la somme assurée. Si une police a été délivrée, l'assuré commissionnaire qui fait toutes justifications, peut demander le paiement en présentant cette police. Mais si la police n'a pas été souscrite, l'assuré commissionnaire qui a contracté sans ordre, a besoin d'un pouvoir spécial de l'assuré pour recouvrer les sommes assurées et en poursuivre le paiement par les voies de droit (art. 890 à 892).

L'assuré commissionnaire n'est pas tenu de délivrer la police à l'assuré commettant, ni à ses créanciers, ni à la masse des créanciers, en cas de faillite du commettant, avant d'avoir été désintéressé à raison des actions qu'il peut avoir à exercer contre lui, à raison de l'assurance. Il y a plus, s'il y a lieu à réclamer une indemnité de l'assureur, l'assuré commissionnaire peut, à raison de ces actions, se désintéresser sur le montant de l'indemnité, par préférence à l'assuré et à ses créanciers. — L'assureur serait même responsable vis-à-vis de l'assuré commissionnaire, si, pendant qu'il serait encore en possession de la police, il faisait des paiements à l'assuré, à ses créanciers ou à la masse, au préjudice de l'assuré commissionnaire et au mépris de son privilége. — On règle d'après les dispositions du droit civil la responsabilité de l'assureur vis-à-vis du tiers à qui l'assuré a transmis et cédé les droits que lui confère la police, lorsque l'assureur paie la somme assurée sans exiger la remise de la police ou sans qu'elle soit revêtue de l'apostille nécessaire (art. 893 et 894).

L'assureur poursuivi en paiement de la somme assurée ne peut opposer à un assuré commettant la compensation avec les créances qu'il aurait contre l'assuré commissionnaire.

L'assuré peut transmettre ses droits à un tiers, soit par endossement de la police, lorsqu'elle est à ordre, soit par acte séparé.

Lorsque la transmission a lieu par acte séparé, l'assuré transporte à l'acquéreur ses droits à l'indemnité pour les sinistres futurs, de telle sorte que l'acquéreur peut poursuivre l'assureur comme si l'aliénation n'avait pas eu lieu et que l'assuré lui-même fît valoir ses droits. Cependant l'assureur est affranchi des risques qui ne se seraient pas produits si l'aliénation n'avait pas eu lieu, et il peut opposer à l'acquéreur toutes les exceptions et compensations opposables à l'assuré. Toutefois il ne peut invoquer les exceptions qui ne dérivent pas du contrat d'assurance qu'autant qu'elles sont antérieures à la notification du transfert.

Les prescriptions s'appliquent aussi au cas d'assurance d'une part d'intérêt dans le navire. Si le navire lui-même est assuré, elles ne sont appliquées qu'en cas de vente du navire en cours de voyage. Si le navire est assuré pour un temps limité ou pour plusieurs voyages, l'assurance en cas de vente pendant le cours du voyage, ne dure que jusqu'au déchargement du navire au premier port de destination (art. 904 et 905). — Les formes de l'endossement de la police à ordre sont les mêmes que pour la lettre de change. L'endossement par l'assuré commissionnaire est aussi valable que s'il était fait par le commettant. — L'assuré peut céder à un tiers ses actions et ses droits à l'indemnité, non-seulement pour un sinistre déjà survenu, mais encore pour ceux qui pourraient survenir postérieurement (art. 895 et 896).

Quand l'assuré a fait la notification des justifications exigées par la loi, à partir dequel moment a-t-il droit au paiement? L'art. 897 répond à la question : si à l'expiration de deux mois depuis la notification du sinistre, l'état estimatif du dommage n'a pas encore été présenté, sans qu'il y ait négligence de la part de l'assuré, et s'il a été dressé d'ailleurs un devis approximatif de la somme minimum qui est à la charge de l'assureur, ce dernier doit payer par provision cette somme à valoir sur l'indemnité; mais s'il a été stipulé un délai pour le paiement, c'est seulement à l'expiration de ce délai que le paiement par provision peut ainsi être demandé. Si la stipulation porte que le délai de paiement commencera à partir du jour où l'état estimatif du dommage aura été présenté à l'assureur, il court, dans le cas que nous examinons, du jour de la présentation du devis approximatif (art. 897).

De l'objet du délaissement. — L'assureur qui a rempli ses engagements vis-à-vis de l'assuré est subrogé aux droits de celui-ci contre les tiers; mais il doit aussi réparer le dommage dont l'assuré serait en droit de réclamer, la réparation à un tiers, par exemple, dans le cas d'abordage par la faute du capitaine d'un autre navire. Toutefois il ne faut pas perdre de vue que la responsabilité de tout propriétaire d'une chose exposée aux risques de mer, est limitée à la valeur de cette chose, sous les conditions que nous allons examiner ci-après. — L'assuré est tenu, comme nous l'avons déjà vu, de délivrer à l'assureur un acte légalisé, portant reconnaissance de la subrogation aux droits contre les tiers. L'assuré reste garant de toute action de nature à porter atteinte à ces droits. — Si l'assurance a pour objet la garantie d'une créance, par exemple d'un droit de gage sur une chose exposée aux risques de mer, l'assuré est tenu, s'il survient un dommage dont il demande la réparation à l'assureur, de céder à celui-ci, après qu'il a rempli ses engagements, ses droits contre le débiteur, jusqu'à concurrence de l'indemnité qu'il reçoit de l'assureur. L'assuré peut exercer son recours contre l'assureur avant d'avoir fait valoir ses droits contre le débiteur.

Le produit du sauvetage (1) est abandonné par l'assuré qui a

(1) Nous donnons ici les règles établies par le Code général allemand, en matière de sauvetage et de secours maritimes.

742. — Un droit de sauvetage est dû au tiers qui sauve et met en sûreté un navire en détresse ou sa cargaison, lorsque le navire a été soustrait à l'action de l'équipage, et abandonné par lui. — Hors le cas qui précède, si le navire ou sa cargaison est sauvé d'un danger de mer, à l'aide de tiers, ces tiers ne peuvent prétendre qu'un droit de secours. L'équipage du bâtiment perdu ou en danger ne peut réclamer aucun droit de sauvetage ou de secours.

743. — Si, pendant le danger même, les parties conviennent de la quotité des droits de sauvetage ou de secours à payer, le contrat peut être attaqué pour lésion énorme et réduit à des proportions équitables.

744. — A défaut de convention, le chiffre des droits de sauvetage ou de secours est fixé en argent par le juge d'après les principes de l'équité, en raison des circonstances du fait.

745. — Les droits de sauvetage ou de secours comprennent l'indemnité due pour tous les frais occasionnés par le sauvetage. — Ils ne comprennent pas les frais et redevances des autorités, les droits acquittés sur les objets sauvés ou mis en sûreté et autres frais accessoires, ainsi que les frais de garde, conservation, estimation et vente desdits objets.

746. — Dans l'estimation des droits de sauvetage ou de secours, il est sur-

fait délaissement à l'assureur, sous les conditions particulières édictées par la loi allemande en matière de sauvetage. Nous avons déjà vu que c'est à l'assuré qu'il appartient de pourvoir au sau-

tout tenu compte du zèle manifesté, du temps employé, des services rendus, des dépenses effectuées, du nombre de personnes ayant concouru à l'opération, du danger auquel elles ont exposé leur vie et leurs embarcations, ainsi que du danger qui a menacé les objets sauvés, et de la valeur de ces objets, déduction faite des frais.

747. — Les droits de sauvetage ou de secours ne peuvent être convertis en une quote-part de la valeur des objets sauvés ou mis en sûreté par le consentement des parties.

748. — Le montant des droits de sauvetage ne peut excéder le tiers de la valeur des objets sauvés. — Il peut être élevé à la moitié, à titre exceptionnel, si le sauvetage a été laborieux et entouré de dangers, et que d'ailleurs la valeur des objets fût minime.

749. — Les droits de secours doivent toujours rester au-dessous du chiffre que les droits de sauvetage auraient atteint dans les circonstances semblables. — La valeur des objets sauvés n'a qu'une importance secondaire pour l'application des droits de secours.

750. — Si plusieurs personnes ont concouru au sauvetage ou au secours, les droits de sauvetage et de secours sont répartis entre elles, à proportion des services personnels et réels rendus par chacune d'elles; en cas de doute, ils sont répartis par tête. — Quiconque expose sa vie pour sauver des hommes est appelé à participer à ces frais.

751. — Si un navire ou sa cargaison est sauvé en tout ou partie par un autre navire, les frais de sauvetage ou de secours se répartissent, à moins de stipulation contraire, entre l'armateur, le capitaine et l'équipage de l'autre navire, de telle sorte que l'armateur reçoit la moitié; le capitaine, un quart, et l'équipage, le quart restant. La répartition entre l'équipage se fait au prorata des loyers afférents à chaque individu ou des loyers qui lui seraient dus à raison de son emploi.

752. — Ne peut prétendre aux frais de sauvetage et de secours : — 1° Celui qui a imposé ses services, et est monté sur le navire sans permission du capitaine présent; — 2° Celui qui n'a pas immédiatement fait connaître les objets sauvés au capitaine, au propriétaire, ou à l'autorité compétente.

753. — Le créancier a un droit de gage sur les objets sauvés ou mis en sûreté, à raison des frais de sauvetage et de secours; il a en même temps le droit de rétention sur les objets sauvés, jusqu'à ce qu'il ait obtenu caution. — Les prescriptions des deuxième et troisième paragraphes de l'art. 697 servent à régler l'exercice du droit de gage.

754. — Avant que les créanciers soient payés ou aient reçu caution, le capitaine ne peut livrer tout ou partie des marchandises ; faute de quoi il est personnellement tenu envers le créancier, en tant que ce dernier aurait pu se recouvrer sur les marchandises livrées. — Si, en livrant les marchandises, le capitaine a suivi les instructions de l'armateur, les prescriptions des deuxième et troisième paragraphes de l'art. 479 sont alors applicables.

vetage, jusqu'à ce que l'assureur puisse y pourvoir lui-même. Mais l'assuré peut exiger de l'assureur qu'il fasse, jusqu'à concurrence des deux tiers de la somme assurée, l'avance des frais nécessaires au sauvetage, à la conservation ou à la réparation de la chose assurée. En cas de prise du navire ou des marchandises, le montant intégral des frais de réclamation du navire sont également à sa charge, au fur et à mesure qu'il devient nécessaire d'y pourvoir (art. 898).

L'objet assuré délaissé par l'assuré reste grevé des dettes qui ont pu être faites pour sa conservation ou pour les besoins du voyage; mais le capitaine, mandataire de l'assuré, ne peut ainsi engager la chose assurée que jusqu'à concurrence de sa valeur. C'est ce qui résulte des art. 453 à 455 du Code général allemand. L'art. 453 dispose : le navire et le fret sont affectés par privilége au paiement des dettes provenant de l'engagement et des loyers des gens de mer; mais l'armateur en répond aussi personnellement, à moins que le navire n'ait péri sans sa faute avant d'arriver à destination, notamment s'il fait naufrage; s'il est publiquement vendu, après avoir été déclaré innavigable et hors d'état d'être radoubé; s'il est pris par des pirates; s'il est capturé et déclaré de bonne prise. L'armateur n'est point personnellement responsable des dettes résultant du voyage non accompli, ou si ce voyage a été fait par escales, de celles résultant de la dernière escale. La dernière escale commence, dans le port où le navire a fait son dernier chargement ou déchargement, à partir du moment où

755. — Le sauvetage n'emporte pas en lui-même d'engagement personnel, relativement au paiement des droits de sauvetage et de secours. — Toutefois le destinataire des marchandises qui a eu connaissance, lors de la réception de ces marchandises, qu'elles sont grevées de frais de sauvetage et de secours, est personnellement tenu de ces frais pour le cas où ils auraient pu être acquittés, si la livraison n'avait pas eu lieu. — Si d'autres objets ont été sauvés ou mis en sûreté conjointement aux marchandises livrées, la responsabilité personnelle du destinataire ne va pas au delà du montant afférent aux marchandises livrées, dans la répartition générale des frais.

756. — Il est laissé aux lois particulières de chaque État de compléter les prescriptions du présent titre. — Ainsi il peut être établi qu'une autorité autre que l'autorité judiciaire prononcera, sans le recours en justice, sur l'obligation de payer des droits de sauvetage ou de secours ou sur la quotité de ces droits. — Le présent titre ne déroge pas aux lois particulières sur la reprise d'un navire capturé par l'ennemi.

il a commencé à charger ou fini de décharger. Un port de relâche forcée n'est pas considéré comme port d'escale dans le sens du présent article. Même dans les cas où il n'est pas personnellement obligé, l'armateur ne peut répéter les arrhes et avances qu'il a pu donner.

L'objet délaissé est aussi grevé du fret à payer pour la partie recouvrée par le sauvetage. C'est ce qui résulte des art. 618 et 619. Aucun fret n'est dû et le fret payé doit être restitué, sauf convention contraire, pour les marchandises perdues par cas fortuit. Cette disposition s'applique soit que le navire ait été affrété en entier ou pour une part proportionnelle, soit qu'il l'ait été pour un temps déterminé. En pareil cas, si le prix du fret a été stipulé à forfait, la perte d'une partie des marchandises donne ouverture à une réduction proportionnelle du fret. Le fret est dû pour les marchandises qui se sont perdues par leur vice propre, ainsi que pour les animaux qui sont morts en route.

Autriche. — Nous renvoyons à ce que nous avons dit au chapitre 1^er^, relativement au droit maritime autrichien (Voir *suprà*, p. 564).

L'art. 34 *in fine*, chap. III de l'ordonnance de 1774, dispose qu'en cas de jet à la mer ou de sinistre majeur, les tribunaux doivent procéder à une enquête pour vérifier si le capitaine n'a pas occasionné par sa faute le jet ou le naufrage. — Aux termes de l'art. 45, le capitaine est tenu, en cas de sinistre, de faire son rapport (*pruova di fortuna*) au premier port de relâche, entre les mains du consul, ou à son défaut, des autorités étrangères compétentes.

Aux termes de la police de *Trieste*, le délaissement doit être fait à l'assureur dans le délai de six mois, à partir du jour de la notification du sinistre par l'assuré; celui-ci doit produire à l'appui : les pièces justificatives du risque, de son mandat ou du sinistre, la déclaration de toutes les assurances qu'il a faites ou qu'il lui a été ordonné de faire, et les sommes empruntées à la grosse sur le navire. A défaut de ces justifications, le délai de paiement de l'indemnité, qui doit commencer du jour du délaissement sera suspendu jusqu'au jour où l'assuré produira les justifications et déclarations exigées de lui. En tout cas, il n'y a jamais lieu de

prolonger le délai établi pour signifier le délaissement, et passé ce délai, il ne pourrait plus être admis. Le délaissement peut être fait par suite du défaut de nouvelles du bâtiment assuré, dans les délais suivants : dans les six mois du jour des dernières nouvelles, pour les voyages de petit cabotage; dans les huit mois, pour ceux de grand cabotage et de long cours en deçà des caps Horn et de Bonne-Espérance; et dans l'année, pour tout voyage au delà de ces caps. Les délais qui précèdent sont réduits d'un quart pour les navires à vapeur. Si, à l'expiration des délais ci-dessus prescrits, l'existence du bâtiment vient à se confirmer, le délaissement est considéré comme non avenu, et si l'assureur a déjà payé les sommes assurées, l'assuré doit en faire le remboursement immédiat en espèces ou en valeurs équivalentes avec l'intérêt d'un demi pour cent par mois, pour le temps pendant lequel il a retenu les sommes. A défaut de remboursement, l'assureur a le droit de faire saisir le navire et de le retenir à titre de gage.

En cas de délaissement, l'assuré reste personnellement responsable des dépenses de l'équipage antérieures au voyage dans lequel est survenu le sinistre, et il en doit le remboursement à l'assureur, s'il a fait le prélèvement de ses frais sur le produit du sauvetage. — Les sommes prêtées à la grosse, moins celles qui ont été employées pour les besoins du navire, pendant le dernier voyage, sont défalquées de la somme assurée; mais les assureurs ne sont tenus des dépenses que jusqu'à concurrence du montant de l'assurance.

La mise en risque, quant à la preuve du sinistre et à celle du chargé, doit être justifiée par l'assuré.

En cas de délaissement du navire, l'assureur a droit au fret du dernier voyage pour les marchandises sauvées, y compris le fret des marchandises débarquées dans les différents ports d'escale, quand même le fret aurait été payé d'avance. Le fret et les dépenses des voyages intérieurs profitent à l'assuré ou sont à sa charge et ne concernent aucunement l'assureur.

En cas de sinistre survenu à un bâtiment dont le capitaine est propriétaire ou copropriétaire, le paiement de la part qui lui revient dans l'assurance demeure suspendu jusqu'à ce qu'il ait produit le certificat de l'enquête administrative à laquelle sa con-

duite doit être soumise. Si, par cette enquête, il est établi contre lui qu'il y a eu faute grave, mais non dol ou fraude, et que la patente lui soit retirée, l'assureur est déchargé de son obligation de payer l'assurance, dans les proportions suivantes admises à titre de transaction : quand la patente lui sera définitivement remise, l'assureur paiera 50 pour 100 de la somme assurée; et quand la patente ne lui aura été retirée que pour un temps déterminé, 75 pour 100. — La disposition qui précède ne sera en vigueur que pour les capitaines des navires naufragés, soumis à l'enquête administrative, en vertu de la loi de leur pays; elle ne s'applique aux navires sous pavillon autrichien que dans les cas où la loi de ce pays prescrit l'enquête.

Lorsque toutes les pièces justificatives auront été produites, l'indemnité sera payée au détenteur légitime de la police, avec une franchise de 6 pour 100 sur la somme assurée, en une lettre de change à trois mois de date et avec escompte d'un et demi pour cent, encore que le paiement soit fait à la suite d'une contestation judiciaire.

Angleterre. — La loi anglaise ne trace pas de formes particulières pour le délaissement. Ainsi il peut être fait soit par écrit, soit même de vive voix, et dans ce dernier cas, il se prouve par témoins. — Il n'y a pas non plus de délais prescrits : il suffit que le délaissement ait lieu dans un délai raisonnable. C'est aux tribunaux à apprécier si l'assuré a réellement fait toutes diligences, ou si sa négligence a été préjudiciable, car il perdrait alors le droit au délaissement. En effet, le délaissement opérant la translation de la propriété à l'assureur, il importe que celui-ci soit avisé au plus tôt et du sinistre et de l'intention de délaisser, soit pour procéder au sauvetage, soit pour recueillir les épaves et en tirer parti.

L'assuré a, comme en droit français, le droit d'option entre l'action en délaissement et l'action d'avaries; mais il ne peut délaisser, comme nous l'avons vu au chapitre précédent, que s'il y a perte totale, ou si les objets sauvés sont d'une valeur insignifiante. Du reste, la loi anglaise n'admet pas le délaissement par suite de perte ou détérioration des trois quarts.

Dès que l'assuré a exprimé à l'assureur qu'il entend délaisser,

celui-ci est mis en demeure de reconnaître ou de contester sa responsabilité. — S'il la reconnaît, il est aussitôt procédé au règlement (*adjustment*). Ce règlement établit le montant de l'indemnité, en faisant toutes les déductions légitimes et justifiées, et s'il y a plusieurs assureurs, il détermine la part proportionnelle que doit payer chacun d'eux. Le règlement qui est toujours ait par les courtiers d'assurances (*brokers*) reçoit de la qualité de ces agents spéciaux un caractère authentique. Il produit déjà cet effet d'établir contre l'assureur la présomption qu'il a accepté le délaissement. Néanmoins celui-ci reste toujours fondé jusqu'à parfait paiement à opposer les exceptions tirées de l'inexécution par l'assuré de ses obligations, et à critiquer ainsi le délaissement. — Si l'assureur conteste sa responsabilité, le tribunal prononce sur le différend.

Le délaissement du navire comporte également celui du fret, sous la déduction des frais de route et de navigation.

Bien que le délaissement doive avoir lieu dans le plus bref délai, l'assureur n'est pas tenu de l'accepter avant d'avoir contrôlé les déclarations de l'assuré sur la nature du sinistre et l'étendue du dommage ; il peut donc, si les avis reçus par l'assuré sont incomplets, demander une prolongation de délai.

La preuve de la propriété du navire s'établit par le registre de bord et autres titres de propriété.

La preuve du chargement des marchandises assurées se fait par le connaissement, on admet aussi les manifestes de douanes, etc. La loi ne prescrit pas, il est vrai, de formes essentielles à la validité du connaissement ; mais elle a établi qu'il fait preuve, entre tous ceux qui l'ont signé, du chargement des marchandises, lors même que ce chargement n'aurait pas été réellement effectué. Il n'y a d'exception à ce principe que dans le cas où le porteur du connaissement savait que les marchandises n'avaient pas été embarquées. Nous renvoyons, du reste, à ce que nous avons déjà dit, sur cette matière, au chap. I^er^ *des Assurances* (Voir *suprà*, p. 566 et 567).

La preuve de la perte des objets assurés et l'estimation du dommage résulte suffisamment de rapports d'experts ou de déclarations consulaires ; elle résulte aussi du rapport de mer du capi-

taine, sous la condition que ce rapport soit affirmé sous serment, dans chacun de ses détails, par le capitaine et les gens de l'équipage.

L'ancienne jurisprudence anglaise exigeait la preuve formelle que le dommage causé fût toujours le résultat de la fortune de mer, et mettait cette preuve souvent difficile à établir à la charge de l'assuré ; mais les auteurs modernes ont fait prévaloir que la fortune de mer devait toujours être la cause présumée du sinistre, alors que le parfait état de navigabilité du navire était constant.

En droit strict, la police ne peut être à ordre ; cependant on l'admet en équité, et le porteur de la police est ainsi recevable à poursuivre contre l'assureur le paiement de l'indemnité.

S'il y a plusieurs assurances sur le même objet, l'assuré peut poursuivre l'un d'eux pour le tout, sauf à celui-ci à exercer son recours contre les autres assureurs pour leur part proportionnelle. Nous avons vu en effet que la loi anglaise n'interdit pas la pluralité d'assurances.

Nous renvoyons, pour le règlement de l'indemnité, à ce que nous avons dit au chapitre III sur l'évaluation de la chose assurée, et notamment sur les divers modes d'évaluation du navire (Voir *infrà*, chap. III, Angl., p. 636 et suiv.).

Danemark. — La loi fixe les délais du paiement de l'indemnité par l'assureur. Dans les cas de délaissement, l'assureur est tenu de rembourser la somme assurée dans les trois mois de la signification qui lui en est faite ; passé ce délai, il doit les intérêts à raison d'un pour cent, d'après la loi ; mais la police de *Copenhague* a élevé le taux de l'intérêt à deux pour cent. — L'indemnité est payable à tout porteur de la police.

L'assurance se prouve par la police ; l'intérêt sur navire, par l'acte de nationalité ; l'intérêt sur marchandises, par le connaissement (*Ordonn. de Christian V*, art. 9, 10 et 14). La preuve de la perte résulte de la déclaration du capitaine.

Suède. — L'assureur qui veut faire délaissement doit en faire la signification à l'assureur dans les deux mois, lorsque le navire a été déclaré innavigable ; et ce délai commence du jour où l'assuré a reçu la nouvelle du sinistre. Lorsque le délaissement

est fait par suite de la perte présumée du navire par défaut de nouvelles, le délai de la signification du délaissement est de six mois, si le navire était en destination pour un port d'Europe, et de neuf mois, s'il était en destination pour un port hors d'Europe. En cas d'embargo ou de prise du navire par l'ennemi ou par les pirates, le délaissement doit être fait dans les six mois si l'embargo ou la prise a eu lieu dans un port ou dans une mer d'Europe, ou sur un point quelconque de la Méditerranée, de la mer Noire ou de la mer d'Azow ; et dans les neuf mois, si l'embargo a eu lieu dans un port ou dans une mer plus éloignée. Ces délais commencent à courir, dans le cas de défaut de nouvelles comme dans celui d'embargo ou de prise, du jour où cessent les délais fixés par les art. 260 et 261 (Voir chap. précédent, p. 879).

L'assuré qui laisse écouler, sans faire le délaissement, les délais que nous venons d'indiquer, perd la faculté d'user de ce droit, et ne peut plus exercer que l'action d'avaries pour obtenir la réparation des pertes qu'il a subies ; mais il peut aussi réclamer la somme assurée, s'il y a eu perte totale. Si, après avoir remboursé la somme assurée à l'assuré qui a fait délaissement, l'assureur prouve qu'il n'y a pas eu perte totale, ou bien qu'il n'y avait pas lieu à délaissement, il peut exiger de l'assuré le remboursement de la somme qu'il lui a payée, sous déduction de l'indemnité due pour la perte partielle. — En outre, l'assuré doit payer à l'assureur un demi pour cent par mois, pour tout le temps qu'il a indûment détenu la somme payée par l'assureur (art. 262 et 263 du Code marit. suéd.).

L'assureur qui a dû payer la somme assurée, par suite de délaissement, est en droit d'exiger la remise de tous les objets qui ont pu être sauvés ou le paiement de leur valeur. Dans le cas où les biens n'ont été assurés que pour une partie de leur valeur, l'assureur n'a droit qu'à une part proportionnelle de la valeur des objets sauvés. — Quand la perte totale du profit espéré provient de ce que les biens qui devaient produire ce profit ont été vendus dans un port de refuge ou sacrifiés pour le salut commun, il y a lieu, si, dans le premier cas, le produit de la vente, et si, dans le second cas, le montant de la contribution aux avaries

communes dépassent la valeur réelle des objets vendus ou sacrifiés, de déduire cet excédant de la somme que doit payer l'assureur (art. 248 et 249).

L'assureur qui a remboursé la somme assurée est subrogé dans tous les droits que l'assuré peut avoir à raison de la chose assurée, notamment contre le tiers qui aurait été cause du sinistre. — Quand l'assuré n'a fait l'assurance que pour sauvegarder un gage ou un intérêt qu'il avait sur une chose appartenant à un tiers, l'assureur est subrogé à l'assuré dans tous les droits que celui-ci peut avoir contre le tiers, en proportion des sommes payées à l'assuré. Dans les deux cas que nous venons de mentionner, l'assuré n'est pas obligé, avant qu'il n'ait été payé par l'assureur, de lui faire connaître les droits qu'il a contre les tiers (Art. 206).

L'art. 266 prescrit certaines justifications exigées de l'assuré qui fait délaissement par suite de présomption de perte par défaut de nouvelles : il est tenu de faire constater par le consul suédois ou par l'autorité compétente, dans le port d'où le navire est parti en dernier lieu et dans celui qui devait être le terme de son voyage, qu'il est bien parti à telle époque de la première de ces localités, et, d'autre part, qu'il n'est jamais arrivé à destination. — Dans tous les cas de délaissement, l'assuré est tenu de signifier par écrit à l'assureur toutes les assurances qu'il a pu faire sur les objets délaissés. A défaut de cette formalité, l'assureur est en droit de différer le paiement jusqu'à ce qu'elle ait été remplie. — Enfin, si l'assuré est convaincu d'avoir détourné frauduleusement quelques-uns des objets délaissés, il perd tous ses droits et doit même restituer à l'assureur toutes les sommes qu'il a reçues de lui, avec un intérêt de demi pour cent par mois jusqu'à complète restitution, sans préjudice des peines portées par la loi (art. 266).

La loi suédoise accorde à l'assureur un moyen de se libérer des risques qu'il a pris à sa charge par le paiement de la somme assurée. Ainsi, en cas de sinistre, il peut user de cette faculté et éviter ainsi toute réclamation ultérieure, pourvu que, dans le délai de trois jours ouvrables à partir du moment où il a eu connaissance du sinistre ou qu'il lui a été donné avis par l'assuré,

il déclare vouloir se libérer par le paiement. Mais, dans ce cas, il est tenu de rembourser toutes les dépenses faites pour sauver, garder, délivrer les biens assurés, antérieurement à la déclaration par lui faite qu'il entend se libérer par le paiement (art. 233).

Norwége. — Même législation qu'en Danemark (Voir *suprà*, p. 931).

Russie. — Nous avons vu, au chapitre précédent (Voir p. 881), comment s'établit la preuve de la perte. Mais, outre la déclaration du sinistre par le capitaine ou le pilote, assisté de deux témoins pris parmi les hommes de l'équipage, le Code de commerce russe prescrit encore à l'armateur de faire à l'assureur la notification du sinistre et de toutes les circonstances qui l'ont accompagné (Voir *suprà*, chap. VI, sur l'art. 911, p. 725). Nous verrons ci-après, sur l'art. 913, que la loi accorde certains délais à l'assureur, avant que le paiement ne soit opéré, pour opposer la preuve contraire à l'assuré et contredire à ses déclarations.

La preuve du chargement s'établit par le connaissement; les art. 736 et 737 en règlent la forme. — Lorsque le contrat d'affrétement est signé, le capitaine dresse un état détaillé des marchandises qu'il prend à bord et de la nature du chargement. Cet état doit être conforme au registre spécial du pilote, et être dressé en autant d'originaux qu'il y a d'intéressés ; la copie destinée au capitaine doit, en outre, être signée de l'armateur, et rester en sa possession jusqu'à la fin du déchargement et jusqu'au paiement du fret.

S'il y a lieu à délaissement, le produit du sauvetage est abandonné à l'assureur, comme nous l'avons vu sur l'art. 910 (Voir *suprà*, chap. VIII, Russie, p. 881).

L'art. 917 du Code russe impose à l'assureur l'obligation de participer au rachat du navire ou du chargement, en cas de prise ou de capture par l'ennemi ou par les pirates. Les assureurs doivent contribuer au paiement de la rançon jusqu'à concurrence de la somme assurée.

Les délais de paiement par l'assureur sont ainsi fixés par l'art. 913 : Dès que la déclaration écrite du naufrage ou de la perte du navire ou du chargement a été déposée par le propriétaire, les

termes du paiement de la somme assurée sont ainsi fixés : trois mois pour les navires qui ont péri dans les mers d'Europe ; neuf mois, si le sinistre a eu lieu dans les mers du Levant, dans l'Archipel, dans la mer Blanche, au Spitzberg ou dans le Groënland ; un an, dans les mers d'Amérique ou d'Afrique ; et deux ans, dans les mers plus éloignées. — Si, après l'expiration du terme, l'assureur n'a pas payé la somme assurée et qu'il soit assigné à cet effet devant le tribunal, il devra être condamné au paiement de la somme assurée et des intérêts à raison de six pour cent, du jour où il est constitué en retard ; il pourra, en outre, être condamné à des dommages-intérêts et à une amende du double de la prime d'assurance (art. 923). — Le paiement de l'indemnité se répartit entre les armateurs, s'il y en a plusieurs, proportionnellement à l'intérêt de chacun d'eux sur le navire (art. 897).

Malte (île de). — Le délaissement a pour effet d'obliger les assureurs au paiement de la somme assurée ; d'un autre côté, il comporte l'abandon par l'assuré de tout le produit du sauvetage, et la subrogation de l'assureur dans tous les droits et actions que l'assuré aurait pu exercer comme propriétaire de la chose. La propriété et les droits y attachés sont transférés à l'assureur, du jour où le délaissement a été signifié et accepté ; le fret, même celui qui a été payé d'avance, appartient également à l'assureur, sans préjudice des droits des autres créanciers qui sont privilégiés sur le fret. — A la suite d'un naufrage ou de tout autre sinistre majeur, l'assuré peut, sans perdre son droit au délaissement, procéder au sauvetage et attendre le résultat du recouvrement des marchandises sauvées ; il a même droit, en ce cas, de réclamer les frais de sauvetage, pourvu qu'ils ne dépassent pas la valeur des effets sauvés ; car l'assureur ne peut jamais être obligé au delà de la somme assurée.

L'assuré est tenu, dans tous les cas qui donnent lieu au délaissement, de notifier sans retard tous les avis qu'il peut recevoir, et de signifier en même temps son intention de faire le délaissement. — Si l'assuré reste sans nouvelles du navire, il peut faire le délaissement après l'expiration d'une année, du jour de la réception des dernières nouvelles, s'il s'agit d'un voyage dans le bassin de la Méditerranée ou sur les côtes d'Europe ; et après l'expiration

de deux ans, pour les voyages de long cours. — Outre ces diverses notifications, l'assuré doit, en faisant le délaissement, déclarer toutes les assurances et emprunts à la grosse qu'il a pu faire sur le navire ou les marchandises. — L'assuré doit enfin faire la preuve du chargement par la police, par le connaissement ou par d'autres preuves écrites; la preuve de la perte se fait par témoins.

Si la police ne fixe pas l'époque du remboursement par l'assureur, celui-ci en est tenu quatre mois après la signification du délaissement. — Tout porteur de la police, même si elle n'est pas à ordre, peut exiger le remboursement, lorsqu'elle est déclarée *payable à l'assuré ou à son fondé de pouvoirs*. L'assureur est fondé à opposer au tiers porteur toutes les exceptions qu'il pourrait invoquer contre l'assuré.

Haïti. — Le Code de commerce haïtien reproduit absolument les dispositions du Code français. Les délais de l'action en délaissement ont dû toutefois être modifiés, en raison de la situation de l'île.

L'art. 370 du Code haïtien, qui correspond à l'art. 373 de notre Code, est ainsi conçu : — Le délaissement doit être fait aux assureurs dans le terme de deux mois, à partir du jour de la nouvelle de la perte aux ports ou côtes d'Haïti; dans le délai de quatre mois pour les autres villes de l'Archipel, ou bien, en cas de prise, de la réception de la nouvelle de la conduite du navire dans l'une desdites îles; dans le délai de six mois après la réception de la nouvelle ou de la perte, ou de la prise, arrivée aux ports ou côtes du continent d'Amérique, de Bermudes et de Terre-Neuve; dans le délai d'un an, après la nouvelle des pertes arrivées ou des prises conduites en Europe, et dans le délai de deux ans pour toutes les autres parties du monde. Les délais passés, les assurés ne sont plus recevables à faire le délaissement. — L'art. 377 du Code français est ainsi modifié par l'art 374 du Code haïtien : sont réputés voyages de long cours, ceux qui se font aux Bermudes, à Terre-Neuve, en Europe, en Asie ou en Afrique ou au continent d'Amérique. — Enfin l'art. 384 reproduit l'art. 387 de notre Code; mais le § 2 de cet art. est ainsi modifié par le législateur haïtien : le délaissement des objets arrêtés ne peut être fait

qu'après un délai de six mois de la signification, si l'arrêt a eu lieu dans les mers de l'Amérique.

États-Unis. — La législation des États de l'Union est absolument conforme à celle de l'Angleterre sur l'action en délaissement. — Toutefois elle ne reproduit pas les dispositions spéciales de la loi anglaise, en ce qui concerne la composition intervenant après la prise du navire par l'ennemi ou par des pirates. Nous renvoyons donc à ce que nous venons de dire sur la législation anglaise (Voir *infrà*, même chap., Angl., p. 929). Nous ne trouvons à signaler qu'une seule disposition spéciale. Le délaissement ne peut avoir lieu, en règle générale, que quand l'assuré a rempli les conditions tacites qui sont de l'essence même du contrat d'assurance, et qui ont rapport, comme nous l'avons déjà vu, au bon état de navigabilité du navire, à l'objet licite de l'assurance, à l'obligation de ne pas dévier, ainsi que toutes les autres conditions expresses qui peuvent être insérées dans la police. La loi est si rigoureuse pour l'observation des conditions expresses ou tacites que le délaissement ne peut être effectué, si l'assuré a manqué un seul instant à leur observation, par exemple si, après avoir dévié, il reprend la route qu'il aurait dû suivre. Il y a exception au cas où l'inexécution de la condition a été empêchée par un fait qui constitue un risque à la charge de l'assureur.

Brésil. — Le Code de commerce brésilien n'a pas prescrit de dispositions particulières, concernant les délais de notification du délaissement par l'assuré à l'assureur; il est également muet sur les formes des justifications de la perte et du chargement. L'action en délaissement se prescrit ainsi suivant les règles ordinaires, et les justifications de la perte et du chargement sont laissées à l'appréciation du juge.

L'assureur est tenu de payer à l'assuré les indemnités auxquelles celui-ci a droit, dans les quinze jours de la présentation de son compte et des documents à l'appui, à moins qu'un délai de paiement n'ait été accordé dans la police (Art. 730).

L'assuré n'est pas tenu de faire délaissement en cas de perte totale et peut intenter seulement l'action d'avaries; mais il ne peut délaisser que dans les cas prévus par la loi. En aucun cas, il ne peut exiger de l'assureur une indemnité supérieure à celle à la-

quelle il peut avoir droit pour la perte totale, excepté dans le cas où le capitaine a emprunté à la grosse, pendant le voyage, pour les besoins de l'expédition, et dans les cas de naufrage, de réclamation quand le navire a été pris ou arrêté par l'ennemi, et d'abordage (art. 754).

L'assureur qui a payé la somme assurée est subrogé dans tous les droits et actions que l'assuré peut exercer contre les tiers, et l'assuré ne peut faire aucun acte en fraude des droits acquis de l'assureur (art. 728).

Buenos-Ayres. — Dans le cas de présomption de perte du navire par défaut de nouvelles, dans ceux de prise, d'embargo, de vente des effets endommagés ou de déclaration d'innavigabilité, quand l'assuré n'a pu en recevoir le prix, le délaissement doit être notifié par l'assuré aux assureurs dans un délai de trois mois, à partir du jour de l'expiration des délais à partir desquels la perte est considérée comme consommée; ces délais sont fixés par les art. 1398 à 1400 du Code de commerce argentin (Voir chap. précédent, p. 884). — Dans tous les autres cas, le délaissement doit être notifié aux assureurs dans le délai de six mois ou d'un an, calculé suivant la distinction faite par l'art. 1398 cité au chapitre précédent, suivant que le sinistre a lieu dans un voyage d'un port à un autre de l'Amérique du Sud ou dans une région plus éloignée; le délai court du jour de la réception de la nouvelle du sinistre. Passé ces délais, l'assuré n'est plus recevable à faire délaissement (art. 1401 et 1402).

L'assuré doit, dans tous les cas où il peut faire délaissement, communiquer aux assureurs les avis qu'il a reçus, dans les vingt-quatre heures de la réception, ou par le second courrier, sous peine de dommages-intérêts. — L'assuré qui fait délaissement doit aussi justifier, vis-à-vis des assureurs, qu'il a fait toutes diligences pour sauver les effets assurés, et désigner les personnes ou les correspondants qu'il a employés à ces fins. Il est enfin tenu de déclarer toutes les assurances qu'il a pu faire sur les mêmes objets par lui-même ou par un commissionnaire, ou qu'il a pu ordonner de faire, ainsi que les emprunts à la grosse faits sur le navire ou les marchandises et dont il peut avoir connaissance. Tant qu'il n'a pas fait ces déclarations, le délai dans lequel

il peut réclamer le paiement de la valeur des effets assurés ne court pas contre l'assureur. — Si l'assuré commet quelque fraude dans les déclarations prescrites, il perd tous ses droits à l'indemnité, sans cesser d'être tenu du paiement des sommes empruntées à la grosse sur les effets assurés, et cela, malgré la perte de ces effets (art. 1408 à 1410).

La justification du sinistre se fait par le rapport du capitaine (Voir *suprà*, p. 242); celle du chargement se fait par le connaissement (Voir *suprà*, p. 523).

Les art. 1391 à 1393 prescrivent ce qui suit, à l'égard du paiement : quand la police n'a pas indiqué l'époque du paiement de l'indemnité par l'assureur, le paiement doit être effectué dans les dix jours de la présentation du compte et des pièces à l'appui. Les pièces qui doivent être produites par l'assuré sont : le contrat d'assurance, la justification du chargement des effets assurés, celle de la sortie du navire et celle de la perte des choses assurées. Sur la communication de ces pièces, l'assureur paie l'indemnité ou produit ses fins de non-recevoir. L'assureur est en droit de contredire les faits sur lesquels s'appuie la demande de l'assuré, et il est toujours admis à fournir la preuve contraire; mais le paiement de la somme assurée doit néanmoins être effectué sans retard, toutes les fois que la police est régulière et qu'il y a lieu d'en exécuter les conditions. Toutefois l'assuré doit fournir caution suffisante pour répondre du remboursement des sommes reçues, s'il y a lieu, de sa part, de les restituer.

Les assureurs qui ont indemnisé l'assuré de la perte ou du dommage survenu, sont subrogés dans tous les droits et actions qui compètent à l'assuré contre ses représentants ou contre les tiers qui ont causé la perte ou le dommage; l'assuré répond personnellement de tout acte fait en fraude des droits des assureurs contre les tiers (art. 669).

Chili. — L'assuré peut opter entre l'action en délaissement et l'action d'avarie; mais il ne peut les exercer toutes deux à la fois, si ce n'est subsidiairement. Le jugement qui prononce qu'il n'y a pas lieu à délaissement n'a pas l'effet de la chose jugée quant à l'action d'avarie (art. 1311 du Code de comm. chilien).

Les délais dans lesquels l'assuré doit faire délaissement sont : de six mois, si le sinistre est survenu sur la côte occidentale d'Amérique; de huit mois, s'il est survenu sur la côte orientale d'Amérique, la côte occidentale d'Afrique ou sur l'une des côtes d'Europe; de douze mois, s'il est survenu sur un autre point du globe. — Le délaissement est fait devant le juge de commerce; il doit être signifié aux assureurs pour produire les effets de droit. Les délais ci-dessus prescrits courent, en cas de prise, du jour où l'assuré reçoit la nouvelle que le navire a été conduit sur l'une des côtes mentionnées dans la disposition qui précède. En cas de naufrage, d'échouement avec bris, de perte ou de détérioration complète, les délais sont comptés du jour de la réception de la nouvelle du sinistre; et en cas d'innavigabilité ou d'embargo, ils commencent à l'expiration de ceux fixés par l'art. 1295 cité au chapitre précédent (Voir p. 887). Les délais de l'art. 1295 commencent eux-mêmes du jour où l'assuré a signifié aux assureurs la déclaration d'innavigabilité; cette signification doit être faite, aux termes de l'art. 1292, dans les trois jours du moment où l'assuré a connaissance de la déclaration d'innavigabilité. — Passé ces délais, l'assuré n'est plus en droit de faire délaissement. — La nouvelle est tenue pour reçue s'il est prouvé que le sinistre était de notoriété parmi les commerçants du lieu de la résidence de l'assuré, ou qu'il en a été informé par le capitaine, par son consignataire ou ses correspondants. — L'assuré peut renoncer aux délais accordés par la loi et faire délaissement dans l'acte de notification du sinistre à l'assureur, sauf les cas d'innavigabilité et d'embargo pour lesquels il doit laisser passer les délais prescrits par les art. 1295 et 1297 (Voir chap. précéd., p. 887); et le délaissement ainsi signifié, il a droit à l'indemnité convenue, après justification de la perte des objets assurés (art. 1301 à 1304).

La preuve du sinistre, en matière d'assurances, est dominée par ce principe que pose l'art. 539 : le cas fortuit se présume toujours; mais l'assureur est admis à prouver que le sinistre est dû à un accident à raison duquel il n'est pas responsable, suivant la loi ou la convention. — La justification du sinistre résulte du rapport de mer du capitaine, dressé conformément aux art. 905

et 906 (Voir *suprà*, p. 243). Celle du chargé se fait par le connaissement.

Les assureurs ont le droit, en cas de sinistre, d'exiger du commissionnaire qui a fait l'assurance pour compte d'autrui, la déclaration du nom de son commettant. Cette déclaration faite, les assureurs ne peuvent payer l'indemnité qu'à l'assuré lui-même ou au porteur légitime de la police (art. 1272). — L'assuré doit, de son côté, fournir les justifications suivantes pour obtenir l'indemnité : celle que le navire a accompli le voyage ; celle du chargement des choses assurées ; celle de l'existence du contrat d'assurance ; et enfin celle de la perte ou détérioration des choses assurées. Les pièces justificatives sont, suivant les cas, la police d'assurance, le connaissement signé du capitaine, les reçus de la douane, la lettre d'avis du chargeur, la copie du journal de navigation, l'acte de protestation du capitaine et les déclarations des passagers et de l'équipage ; le juge peut encore admettre tous autres moyens de preuve autorisés par la loi. — En cas de perte ou de détérioration des marchandises que le capitaine a pu charger sur son navire pour son compte ou comme commissionnaire du chargeur, il est tenu, outre les justifications que nous venons d'énoncer, de prouver l'achat des marchandises et de produire la facture des vendeurs, ainsi que le connaissement prouvant l'embarquement et le transport ; le connaissement doit être signé de deux des principaux de l'équipage ; le capitaine doit enfin produire les expéditions et les quittances de la douane. — Le chargeur qui navigue avec ses propres marchandises assurées dans l'une des places de la République et embarquées dans un port étranger, doit justifier de l'achat par la production des factures, ainsi que de l'embarquement et du transport par un certificat du consul chilien, ou, à son défaut, du juge de commerce ou de l'autorité civile du lieu du chargement (art. 1277 à 1279).

L'assuré est encore tenu, en notifiant le délaissement, de déclarer à l'assureur les emprunts à la grosse qu'il a pu faire sur les objets délaissés. L'assureur ne peut être contraint de payer l'indemnité avant que cette déclaration n'ait été faite, et le retard, de la part de l'assuré, n'empêche pas les délais de la loi pour faire délaissement de courir (art. 1308).

Si l'assuré commettait quelque fraude dans les déclarations prescrites, il perdrait ses droits à l'indemnité et serait personnellement tenu du paiement des sommes prêtées à la grosse, malgré la perte des objets affectés à l'emprunt. Toutefois l'assuré est admis à prouver que les omissions et inexactitudes ne procèdent pas d'une intention frauduleuse ou qu'elles n'ont porté aucun préjudice aux assureurs (art. 1309). — Les assureurs peuvent toujours contredire les faits que l'assuré produit à l'appui de sa demande. Mais si la police comporte exécution, l'assuré peut exiger le paiement immédiat, à charge de fournir la caution fixée par le juge de commerce, pour garantir la restitution des sommes reçues, s'il y a lieu. Les assureurs doivent le paiement, le lendemain du jour où les justifications sont fournies, s'il n'y a opposition au paiement. La caution est éteinte après un an, à moins qu'elle ne soit interrompue par une demande en justice (art. 1275).

Les art. 1287 et 1288 établissent quelques règles particulières au rachat, en cas de prise par l'ennemi. L'assuré ou le capitaine, en son absence, peut procéder au rachat; mais, après en avoir fixé le prix, il doit, à la première occasion favorable, notifier la convention aux assureurs. Ceux-ci peuvent accepter ou refuser la convention, en signifiant leur résolution à l'assuré ou au capitaine, dans les vingt-quatre heures de la déclaration qui leur a été faite. En cas d'acceptation, ils expriment dans l'acte le montant du rachat, et les risques ultérieurs du voyage continuent à être leur compte. En cas de refus, ils doivent le paiement de la somme assurée, de même que s'il y avait délaissement par l'assuré, mais avec cette différence qu'ils n'ont aucun droit sur les objets rachetés. S'ils n'ont pas signifié leur résolution dans les vingt-quatre heures, ils sont présumés avoir refusé la convention.

La responsabilité de l'assureur ne peut, en aucun cas, excéder la somme assurée (art. 550).

Si la police ne stipule pas l'époque du paiement des choses assurées et des dommages et frais dont répond l'assureur, il doit effectuer le paiement dans les dix jours de la production par l'assuré de son compte et des pièces à l'appui. Lorsque plusieurs personnes ont assuré le chargement dans la même police par par-

ties séparées ou par quotités, sans spécifier les objets compris dans chaque assurance, les assureurs font le paiement de l'indemnité à chacun des assurés, au prorata de la perte totale ou partielle soufferte par la cargaison (art. 1252 et 1253).

Les objets délaissés sont affectés par privilége au paiement de la somme assurée (art. 1312).

L'assureur qui a payé la somme assurée est subrogé dans tous les droits qui compètent à l'assuré contre des tiers, à raison du sinistre ; et l'assuré répond de tous les actes par lesquels il porterait préjudice à l'exercice des actions cédées (art. 553). En effet le délaissement admis ou déclaré contradictoirement valable en justice, transfère, du jour de sa date, la propriété irrévocable des choses assurées à l'assureur, ainsi que tous les droits et obligations de l'assuré. Par suite, si le navire délaissé venait à être remis à flot, l'assureur n'en serait pas moins tenu du paiement de la somme assurée. Néanmoins, si le sinistre qui a donné lieu au délaissement n'était pas réel, l'une des deux parties pourrait en demander la nullité contre l'autre. — Tant que le délaissement n'a pas été accepté par l'assureur ou admis par jugement, l'assuré est en droit d'y renoncer, s'il préfère exercer l'action d'avarie (Art. 1310).

En ce qui concerne les assurances des objets transportés par terre ou par les eaux intérieures, l'art. 600 dispose que le délaissement doit être fait dans le mois, du jour de la nouvelle du sinistre. Passé ce délai, il ne peut plus être fait par l'assuré.

Pérou. — Le Code de commerce péruvien reproduit les dispositions du Code espagnol, excepté en ce qui concerne les délais de notification du délaissement et des justifications à la charge de l'assuré. Aux termes de l'art. 934, les délais doivent être indiqués dans la police d'assurance par les intéressés (Voir *suprà*, Esp., p. 913).

Amérique centrale. — Mexique. — Même législation qu'en Espagne, sous la même réserve que celle exprimée dans la loi péruvienne, en ce qui concerne les délais de la notification du délaissement et des justifications (Voir *suprà*, Pérou, même page, et Esp., p. 913).

Pays Musulmans. — Nous renvoyons à ce que nous avons déjà dit, au chapitre 1er, sur les lois de ces pays (Voir *suprà*, p. 586).

Le connaissement qui, dans les législations européennes, sert à établir la preuve du chargement, n'est pas en usage à Constantinople ni dans les autres ports du littoral asiatique, pour les marchandises chargées sur des navires turcs. Ainsi les capitaines turcs qui font les voyages de Constantinople à Abajea ou aux environs, ne signent pas de connaissement, et le commerce, sur cette côte, se fait par échange, sans qu'il en soit passé acte ni qu'il en soit remis facture. La preuve du chargement des marchandises assurées se fait alors par tous les moyens laissés à l'appréciation du juge, et notamment par les livres mêmes de l'assuré, qui font également foi quant à la valeur de ces marchandises. C'est ainsi qu'il a été jugé par le tribunal de commerce de Marseille (*Jugement du* 31 *déc.* 1821). Cependant, depuis 1821, l'usage des connaissements a été peu à peu introduit sur les côtes du Levant, sous certaines réserves que nous avons indiquées au chapitre *du Connaissement* (Voir *suprà*, p. 527).

CHAPITRE X

DE LA CLASSIFICATION DES AVARIES ET DU JET A LA MER.

LÉGISLATION FRANÇAISE.

Le Code de commerce a fait de la matière des avaries un titre séparé; mais la théorie des assurances n'étant complète et parfaitement intelligible qu'autant que la théorie générale des avaries a été préalablement expliquée, nous avons cru devoir interposer ici les dispositions se rapportant aux avaries. Les différents auteurs qui ont traité séparément les assurances ont employé cette méthode; elle facilite d'ailleurs l'intelligence des questions que soulève le recours de l'assuré contre l'assureur.

Nous diviserons ce chapitre en quatre paragraphes : dans le premier, nous examinerons les bases de la distinction des avaries communes et des avaries particulières; le second traitera des avaries communes; le troisième, des avaries particulières; et le quatrième, du jet à la mer, considéré comme avarie commune.

§ 1. — Bases de la distinction des avaries communes et des avaries particulières.

L'avarie est un terme générique qui désigne, soit le dommage partiel survenu au navire ou aux marchandises par fortune de mer, soit des dépenses faites dans le but de conserver le navire et la cargaison, c'est ce que l'art. 397 exprime en ces termes : « Toutes dépenses extraordinaires faites pour le navire et les marchandises conjointement ou séparément, tout dommage qui arrive au navire ou aux marchandises, depuis leur chargement et départ jusqu'à leur retour et déchargement, sont réputés avaries. »

L'art. 397 n'est que le développement de l'art. 371, qui dispose, après l'énumération des cas de délaissement : — « Tous autres dommages sont réputés avaries et se règlent entre les assureurs et les assurés à raison de leurs intérêts. »

Les avaries sont supportées, suivant leur nature, tantôt par les propriétaires du navire, tantôt par les chargeurs, tantôt en commun; de là, la distinction des avaries particulières et des avaries communes. — « Les avaries sont de deux classes, dit l'art. 399, avaries grosses ou communes, et avaries simples ou particulières. »

Remarquons cependant que la convention des parties peut modifier la classification légale des avaries et ad-

mettre une avarie particulière comme avarie commune ou réciproquement; c'est ce qui est exprimé par l'art. 398 : — « A défaut de conventions spéciales entre toutes les parties, les avaries sont réglées conformément aux dispositions ci-après. »

Les *avaries grosses* ou *communes* consistent dans les dépenses faites ou les dommages soufferts volontairement et après délibérations motivées pour le bien et le salut commun du navire et des marchandises. Elles sont dites *communes*, parce qu'elles ont lieu dans l'intérêt et pour le salut commun; et *grosses*, parce qu'elles sont supportées par le gros, c'est-à-dire par l'universalité des choses composant le navire et la cargaison. Les *avaries simples* ou *particulières* consistent dans les dépenses faites ou le dommage souffert pour le navire seul ou pour les marchandises seules. Elles sont dites *simples*, parce qu'elles n'atteignent qu'une partie des objets exposés aux risques, et *particulières*, parce qu'elles sont supportées par le propriétaire de la chose qui a subi le dommage ou nécessité la dépense.

Le caractère des avaries communes se dégage naturellement de la définition qui précède : elles peuvent consister, soit dans des dommages matériels acceptés et supportés pour le salut commun, soit dans des dépenses extraordinaires justifiées par l'intérêt commun. En tout cas, l'avarie commune doit réunir les conditions suivantes : 1° c'est un acte volontaire, consenti après délibération de l'équipage, et dans l'intérêt commun ; 2° cet acte doit se justifier par la crainte d'un péril certain et imminent, et avoir pour objet de prévenir un sinistre total ou considérable par un sacrifice moindre; 3° enfin le sacrifice doit avoir effectivement contribué à procurer le salut du

navire ou des marchandises, sans qu'il y ait lieu de se préoccuper des sinistres ultérieurs qui auraient pour effet de rendre ce sacrifice inutile.

La distinction des avaries est importante, dans le système général du droit maritime, pour déterminer si les pertes ou les dépenses seront supportées par la masse des intéressés au navire et au chargement, ou si elles demeureront à la charge du propriétaire de la chose avariée. L'art. 401 du Code de commerce dispose, en effet, quant aux avaries communes : — « Les avaries communes sont supportées par les marchandises et par la moitié du navire et du fret, au marc le franc de la valeur. »

On conçoit déjà que, d'après les caractères généraux de chacune des deux sortes d'avaries, il est impossible d'en donner une nomenclature si complète que tous les cas paraissent prévus.

Aussi est-il admis que l'énumération des avaries communes, contenue dans l'art. 400, et celle des avaries particulières, dans l'art. 403, sont seulement énonciatives et non limitatives. Mais de ce que le législateur n'a pu prévoir la variété infinie des faits, ni les modifications que peuvent apporter les progrès de l'art de la navigation, il suit qu'il importe surtout de mettre en lumière les caractères distinctifs de chacune des deux classes d'avaries, de manière à offrir une règle sûre pour tous les cas non prévus ou nouveaux.

La distinction est quelquefois difficile, notamment en ce qui concerne les dépenses faites pendant le voyage pour les besoins de l'expédition. Ainsi, tandis que certains tribunaux inclinent à les considérer le plus souvent comme faites dans l'intérêt commun et constituant des avaries communes, d'autres tribunaux restreignent plus rigoureu-

sement l'application de la contribution commune, et voient plus souvent dans ces dépenses des avaries particulières. Cependant l'intérêt bien entendu des propriétaires de navires et des chargeurs exigeant que le capitaine ne soit pas moins préoccupé de la conservation des marchandises que du salut du navire, et, d'un autre côté, le bon état du navire devant assurer la conservation des marchandises, il est souvent utile aux uns et aux autres de supporter la contribution commune, plutôt que d'exposer leurs biens à de plus grands risques, en mettant l'intérêt du propriétaire du navire en opposition avec celui des chargeurs. C'est ce qui arriverait notamment si le capitaine ayant subi une avarie grave, qui pourrait être considérée comme avarie particulière à la charge exclusive du navire, évitait de faire relâche pour réparer le navire, dans la crainte d'augmenter les dépenses de l'armement, et poussait jusqu'au port de destination, en exposant les marchandises aux chances de naufrage. Ce principe a été mis en lumière par un arrêt de Bordeaux, du 15 mai 1866, relaté au paragraphe suivant.

L'élément essentiel de l'avarie particulière, c'est le cas fortuit qui la produit, tandis que l'avarie commune, comportant l'idée d'un sacrifice, implique l'existence d'un fait volontaire de l'homme ayant pour but de prévenir un dommage plus grand. Il faut donc s'attacher, pour préciser le caractère de chaque avarie, à la cause qui la produit et non aux effets qui la suivent : c'est au moment où le sacrifice est consommé que l'avarie prend le caractère d'avarie commune, indépendamment des événements ultérieurs, qui ne peuvent modifier ce caractère et la faire considérer comme avarie particulière. Réciproquement, l'avarie particulière, due évidemment à une cause for-

tuite, ne peut devenir avarie commune, quand, à raison des faits subséquents, il arrive qu'elle a profité au salut commun.

Ce principe a trouvé son application dans un cas remarquable, parce qu'il avait fait l'objet de certains doutes. Un navire ayant échoué par force majeure et subi ainsi une avarie particulière, doit-on considérer comme avarie commune les frais de déchargement que rend nécessaires la réparation du navire? Peut-on dire, pour justifier cette décision, que le débarquement est un fait volontaire, une mesure prise pour le salut commun, et qu'elle a pu d'ailleurs être délibérée entre le capitaine et l'équipage, aussi bien dans l'intérêt du navire, que dans celui des marchandises, les armateurs et les chargeurs étant également intéressés à la continuation du voyage? La Cour de cassation (22 juin 1863, et 3 fév. 1864) s'est prononcée avec raison pour la négative. En effet, l'échouement du navire est incontestablement une avarie particulière, et les frais de débarquement sont des actes subséquents qui sont la conséquence du fait primordial de force majeure. Au surplus, il faudrait pour que les frais de débarquement fussent avarie commune qu'ils eussent, au moment où on les ferait, le caractère d'un sacrifice fait pour sauver à la fois le navire et la cargaison; mais, dans l'espèce, le sacrifice ne sauve que les marchandises, et ne contribue en rien au salut du navire dont le sort est fixé.

On déciderait autrement si le déchargement, survenu à la suite d'une voie d'eau du navire, avait pour but de sauver le navire en l'allégeant et de sauver en même temps les marchandises; car le déchargement est par lui-même un acte primordial, délibéré pour le salut commun du

navire et des marchandises, et ayant, en lui-même, tous les caractères de l'avarie commune (Cass., 16 juill. 1861). Nous reviendrons sur cette question au paragraphe suivant :

Il ne faut pas assimiler aux dépenses ayant les caractères de l'avarie les indemnités qui peuvent être dues en vertu d'actes qui ne se rapportent pas directement aux nécessités de la navigation et du transport : ainsi, il a été jugé que la perte d'une partie du temps pendant lequel se paie la prime et son augmentation éventuelle, ne peut être considérée ni comme avarie, ni comme dépense dans le sens de l'art. 397 (Bord., 11 janv. 1859 ; Havre, 25 mars 1867).

Les frais ordinaires et prévus de la navigation ne sont pas non plus classés comme avaries ; l'art. 406 le dit expressément : — « Les lamanages, touages, pilotages, pour entrer dans les havres, rivières, ou pour en sortir, les droits de congés, visites, rapports, tonnes, balises, ancrages, et autres droits de navigation, ne sont point avaries ; mais ils sont de simples frais à la charge du navire. »

§ 2. — Des avaries communes.

Art. 400. — « Sont avaries communes : — 1° Les choses données par composition et à titre de rachat du navire et des marchandises ; — 2° celles qui sont jetées à la mer ; — 3° les câbles ou mâts rompus ou coupés ; — 4° les ancres et autres effets abandonnés pour le salut commun ; — 5° les dommages occasionnés par le jet aux marchandises restées dans le navire ; — 6° les pansement et nourriture des matelots en défendant le navire ; les loyers et nourriture des matelots pendant la détention, quand le navire est arrêté en voyage par ordre d'une puissance

et pendant les réparations des dommages volontairement soufferts pour le salut commun, si le navire est affrété au mois ; — 7° les frais du déchargement pour alléger le navire et entrer dans un havre ou dans une rivière, quand le navire est contraint de le faire par tempête ou par la poursuite de l'ennemi ; — 8° les frais faits pour remettre à flot le navire échoué dans l'intention d'éviter la perte totale ou la prise. — Et, en général, les dommages soufferts volontairement, et les dépenses faites d'après délibérations motivées, pour le bien et le salut commun du navire et des marchandises, depuis leur chargement et départ jusqu'à leur retour et déchargement. »

Examinons séparément chacun de ces divers cas.

La rançon n'est avarie commune qu'à la condition qu'elle résulte d'une convention entre le capitaine et le capteur, et que la composition produise la libération du navire ; car s'il n'y avait ni convention ni libération, ou si l'un de ces deux éléments faisait défaut, le sacrifice de la somme ne constituerait qu'une avarie particulière. Par suite, on ne doit voir aussi qu'une avarie particulière dans le pillage d'une partie de la cargaison par un corsaire ou dans le rachat fait par l'un des intéressés individuellement et non en vue du salut commun. Mais il faut comprendre parmi les avaries communes les dépenses et sacrifices faits, en vertu d'une délibération motivée, pour obtenir d'une commission étrangère la déclaration de nullité de la prise, la mainlevée de l'arrêt du navire ; on doit y comprendre aussi les dommages soufferts en cherchant à fuir l'ennemi ou en lui résistant.

L'arrêt de gouvernement est un dommage fortuit qui, à la différence de la prise, ne constitue qu'une avarie particulière.

Les câbles ou mâts rompus ou coupés pour le salut commun sont avaries communes, et il en est de même de la voie d'eau que peut occasionner leur chute et des dommages qui en résultent pour la cargaison.

Quand un marin envoyé à terre pour remplir une mission est blessé ou réduit en esclavage, on distingue, pour déterminer si l'avarie est commune ou particulière, si sa mission intéressait à la fois le navire et la cargaison ou seulement l'un ou l'autre de ces objets. Les loyers dus aux héritiers du matelot tué en défendant le navire ne sont avarie commune que pour la portion des loyers qui ont couru depuis la mort du matelot ; l'armateur doit, en outre, justifier que ce matelot a été remplacé, sans quoi l'armateur n'aurait eu à supporter aucune dépense extraordinaire ayant le caractère de l'avarie commune.

Les loyers et nourriture des matelots, pendant les réparations, n'étant classés comme avarie commune qu'autant qu'il s'agit de réparer des dommages volontairement soufferts pour le salut commun, les loyers et nourriture sont, au contraire, avarie particulière, si le navire fait relâche pour réparer des avaries purement particulières ; mais l'art. 400 exige encore, pour que l'avarie soit commune, que le navire soit affrété au mois ; s'il est affrété au voyage, l'avarie est particulière. Les auteurs sont unanimes dans la critique de cette disposition. On s'est demandé s'il ne serait pas plus juste de considérer, en tout cas, les loyers et nourriture de l'équipage pendant la relâche comme avarie particulière, puisque ces frais sont, par leur nature, une des obligations essentielles de l'armateur pendant le voyage.

Quoi qu'il en soit, un arrêt de la Cour d'Aix, du 31 décembre 1824, n'a pas hésité, même dans le cas d'affré-

tement au voyage, à décider que les loyers et frais de nourriture de l'équipage étaient avaries communes, si les réparations qui avaient nécessité ce surcroît de dépenses étaient elles-mêmes avaries communes. L'arrêt se fonde sur cet argument que l'effet ne peut être de différente nature que la cause qui le produit.

Les frais d'allégement d'un navire à son entrée dans un havre ou dans une rivière ne sont avarie commune que quand le navire est contraint de le faire par tempête ou par poursuite de l'ennemi. En effet, hors ces cas de force majeure, l'allégement du navire est une dépense ordinaire et prévue.

Mais si la loi établit cette distinction pour les frais d'allégement, il n'en est pas de même des dommages survenus aux marchandises placées sur alléges, en cas d'échouement ou de naufrage; il y a là avarie commune, aux termes de l'art 427 : — « En cas de perte de marchandises mises dans les barques pour alléger le navire entrant dans un port ou une rivière, la répartition en est faite sur le navire et son chargement en entier. — Si le navire périt avec le reste de son chargement, il n'est fait aucune répartition sur les marchandises mises dans les alléges, quoiqu'elles arrivent à bon port. »

La disposition de l'art. 427, § 1er, ne s'applique évidemment qu'aux marchandises; quant aux avaries éprouvées par les bâteaux-alléges, elles sont particulières, puisque le fret payé à leur propriétaire compense les indemnités qu'il réclamerait de ce chef.

L'échouement volontaire, en vue de conjurer un péril imminent, est avarie commune. Vainement prétendrait-on pour lui enlever ce caractère, que la perte étant déjà certaine, il n'y a pas là, à vraiment dire, de sacrifice qui

puisse justifier la contribution de la cargaison. En vertu des principes généraux, il suffit que la volonté de l'homme soit intervenue, indépendamment du fait de force majeure qui a déterminé le sacrifice (Rennes, 28 déc. 1863). Les dépenses ultérieures, qui sont la conséquence de l'échouement volontaire, sont évidemment aussi avaries communes. Nous avons vu, au paragraphe précédent, qu'il en était autrement de l'échouement par fortune de mer et des frais qui en étaient la suite. Il en est autrement encore dans le cas où le débarquement a lieu dans un port où le navire devait faire escale, lorsqu'il profite de la relâche pour réparer ses avaries; car ces avaries sont évidemment particulières; mais les frais de débarquement auraient le caractère d'avaries communes, si la relâche avait été délibérée en pleine mer par suite d'un événement obligeant le navire à chercher un refuge, et si le port de refuge n'était pas désigné dans la charte-partie comme port d'escale (Aix, 10 mars 1859; Cass., 16 juillet 1861).

En principe, on ne peut admettre que le capitaine puisse arbitrairement, et par cela seul qu'il provoquerait une délibération pour décider la relâche dans un intérêt commun, faire considérer comme avarie commune une avarie qui aurait plutôt le caractère d'une avarie particulière, et qui, quelquefois même, proviendrait d'un vice propre du navire. Aussi décide-t-on que toutes les conséquences de l'accident fortuit, survenu au navire, sont avaries particulières; mais que toutes les dépenses qui sont la suite d'une délibération prise pour le salut commun sont avaries communes (Bord., 31 déc. 1865).

Par application de ce principe, si le navire périt ou subit des dommages, et que la perte ou les dommages soient la conséquence, non d'un cas fortuit, mais de la

délibération prise par le capitaine et les principaux de l'équipage, il est hors de doute que la perte ou les dommages soufferts par le navire sont avaries communes. C'est ainsi qu'il a été jugé par un arrêt de Bordeaux du 15 mai 1866. Dans cette espèce, le navire ayant été désemparé par la tempête, la relâche avait été délibérée pour le salut du navire et de la cargaison ; mais au port de relâche, le navire avait dû être vendu comme innavigable, par suite de l'impossibilité de trouver des matériaux et des ouvriers pour procéder aux réparations. La vente était donc un sacrifice résultant de la mesure délibérée dans l'intérêt commun.

La délibération avant de faire le sacrifice dans l'intérêt commun est prescrite, il est vrai, par la loi, comme une mesure nécessaire pour bien déterminer le caractère volontaire du sacrifice et en préciser les circonstances ; mais il est des dangers pressants, au milieu desquels le temps manque pour délibérer ; les sacrifices volontaires ordonnés alors par le capitaine sont néanmoins admis comme avaries communes, quoiqu'il n'y ait pas eu délibération ; les tribunaux apprécient les faits pour déterminer les caractères de ces avaries et puisent surtout les moyens de preuve dans le livre de bord, le rapport du capitaine et les procès-verbaux du pilote (Rennes, 28 décembre 1863 ; Cass., 3 fév. 1864).

Le forcement ou déploiement extraordinaire de voiles, quand il a lieu pour échapper à un péril, notamment pour éviter d'être jeté à la côte ou sur un écueil, et qu'il a été délibéré, peut être considéré comme avarie commune, ainsi que tous les dommages qui sont la conséquence de cette manœuvre. Mais il en serait autrement si le forcement de voiles avait lieu, non pour opérer une

déviation nécessaire, mais pour entrer dans un port de destination (Bord., 25 août 1863; Douai, 11 mai 1843), ou s'il n'était pas établi que le péril fût imminent ou qu'il ne fût pas possible d'exécuter une autre manœuvre.

L'abandon du canot pour le salut commun est une avarie commune.

Les frais de sauvetage sont classés comme avarie commune, si le sauvetage a pour but et pour résultat de sauver à la fois le navire et les marchandises, et non l'un ou l'autre de ces objets seulement; cependant, si la cargaison seule parvenait à être sauvée, malgré les efforts pour relever le navire, les chargeurs ne seraient pas moins tenus entre eux de la contribution aux frais de sauvetage, et le navire ne saurait y contribuer, par cela même qu'il aurait péri. La répartition des frais de sauvetage se fait, bien entendu, au prorata de la valeur des effets sauvés, et non d'après l'estimation des dépenses plus ou moins fortes qu'a pu occasionner le sauvetage ou la garde de telle ou telle marchandise, de tel ou tel colis.

On classe encore parmi les avaries communes : 1° les dommages soufferts volontairement pour éviter les abordages, lorsque l'abordage a pu être effectivement évité; car s'il y a eu abordage, soit fortuit, soit douteux ou fautif, la réparation du dommage a lieu suivant les règles établies par l'art. 407. Nous renvoyons à ce que nous avons dit, à cet égard, au chapitre du *Capitaine* et à celui des *Risques*. Les sacrifices faits après un abordage, et pour éviter un sinistre plus grand, seraient incontestablement des avaries communes; 2° les présents faits, après délibération, pour obtenir la mainlevée de l'arrêt ou de la prise du navire et de la cargaison; 3° les dommages résultant de l'appareillage délibéré pour échapper au péril

imminent; 4° les dépenses faites pour relever le navire qui a coulé avec la cargaison; 5° le pilotage extraordinaire pour sauver le navire et la cargaison; 6° et généralement tous les frais qui sont la suite directe et inévitable de l'avarie commune, tels que frais de déchargement, magasinage, rechargement, pompage extraordinaire, dommages soufferts par les marchandises pendant ces opérations, frais de remorquage, de réarrimage, de transbordement, emprunts à la grosse et change maritime, intérêts des avances de fonds, frais d'expertise, frais de séjour ou de relâche pendant l'expertise ou les contestations judiciaires, prime d'assurance contre l'incendie des marchandises emmagasinées, etc.

On est d'accord pour attribuer le caractère d'avarie commune à la vente partielle de la cargaison, faite dans l'intérêt commun. Mais la vente n'est justifiée que lorsque le capitaine se trouve dans l'impossibilité, au port de relâche, d'emprunter à la grosse ou d'user de tout autre moyen de crédit. La vente ainsi opérée peut avoir pour objet les réparations du navire ou les dépenses ordinaires de l'armement; mais ces dépenses restent à la charge de l'armateur qui en profite seul, par suite de son obligation de pourvoir aux nécessités du voyage. Il en est autrement et la vente partielle conserve le caractère d'avarie commune, si elle est destinée à couvrir une dépense extraordinaire, sans laquelle le voyage serait rompu et l'expédition manquée. Quant au droit de vendre la cargaison entière, il a été unanimement contesté.

§ 3. — Des avaries particulières.

Art. 403 : — « Sont avaries particulières : — 1° Le dommage arrivé aux marchandises par leur vice propre,

par tempête, prise, naufrage ou échouement ; — 2° Les frais faits pour les sauver ; — 3° La perte des câbles, ancres, voiles, mâts, cordages, causés par tempête ou autre accident de mer ; — Les dépenses résultant de toutes relâches occasionnées soit par la perte fortuite de ces objets, soit par le besoin d'avitaillement, soit par voie d'eau à réparer ; — 4° La nourriture et le loyer des matelots pendant la détention, quand le navire est arrêté en voyage par ordre d'une puissance, et pendant les réparations qu'on est obligé d'y faire, si le navire est affrété au voyage ; — 5° La nourriture et le loyer des matelots pendant la quarantaine, que le navire soit loué au voyage ou au mois ; — Et en général, les dépenses faites et le dommage souffert pour le navire seul, ou pour les marchandises seules, depuis leur chargement et départ jusqu'à leur retour et déchargement. »

Art. 405 : — « Les dommages arrivés aux marchandises, faute par le capitaine d'avoir bien fermé les écoutilles, amarré le navire, fourni de bons guindages, et par tous les autres accidents provenant de la négligence du capitaine ou de l'équipage, sont également des avaries particulières supportées par le propriétaire des marchandises, mais pour lesquelles il a son recours contre le capitaine, le navire et le fret. »

Le caractère distinctif des avaries particulières, c'est qu'elles sont dues à une cause purement fortuite ; la perte ou le dommage est supporté par le propriétaire de la chose, sauf son recours contre l'assureur garant du risque.

C'est ce qui est exprimé par l'art. 404 ainsi conçu : — « Les avaries particulières sont supportées et payées par le propriétaire de la chose qui a essuyé le dommage ou occasionné la dépense. »

Le vice propre de la chose, la faute du propriétaire, du capitaine ou de l'équipage, qui ont pu entraîner la perte ou le dommage, étant exclusifs du cas fortuit, il en résulte que la perte ou le dommage dus à ces causes n'ont aucunement le caractère d'avaries particulières. C'est surtout au point de vue de la responsabilité de l'assureur que cette distinction importe.

Nous avons examiné précédemment les caractères du vice propre, soit du navire, soit des marchandises (Voir *suprà*, p. 761). La jurisprudence est unanime pour admettre, à l'égard du navire, que le certificat de visite fait présumer le bon état de navigabilité du navire, de même que son absence fait présumer le vice propre ; mais que ces présomptions peuvent toujours être combattues par la preuve contraire.

§ 4. — **Du jet à la mer, considéré comme avarie commune.**

Le jet à la mer, quand il a le caractère d'un sacrifice fait pour alléger le navire et le sauver ainsi que la cargaison, est essentiellement une avarie commune. Nous avons indiqué, au chapitre des *Risques*, les conditions dans lesquelles le jet à la mer se justifiait et devait s'opérer (Voir *suprà*, p. 737). Toutefois l'art. 422 dispose : — « Il n'y a lieu à contribution pour raison du dommage arrivé au navire, que dans le cas où le dommage a été fait pour faciliter le jet. » Il y a encore une autre condition pour qu'il y ait lieu à contribution, c'est que le jet ait sauvé le navire, c'est-à-dire que le navire ait pu, même avarié et désemparé, gagner le port de refuge.

C'est ce qui est exprimé en ces termes par l'art. 423 : — « Si le jet ne sauve le navire, il n'y a lieu à aucune contribution. — Les marchandises sauvées ne sont point

tenues du paiement ni du dédommagement de celles qui ont été jetées ou endommagées. »

Il peut arriver que le jet sauve un instant le navire, mais que la tempête, reprenant avec plus de violence, achève la destruction du navire; on décide alors qu'il y a continuation du sinistre, et que le jet n'ayant pas sauvé le navire, il n'y a pas lieu à contribution. On déciderait tout autrement si le jet n'ayant pu sauver le navire de la poursuite de l'ennemi, le navire venait à être repris plus tard sur l'ennemi et définitivement sauvé. Telle est la doctrine que Frémery a fait prévaloir contre Emérigon.

Il faut enfin, pour la recevabilité de l'action en contribution, que l'état des pertes et dommages ait été fait dans le lieu du déchargement du navire, sous peine de responsabilité personnelle du capitaine et de l'armateur envers les chargeurs.

Le jet n'est justifié que par l'extrême nécessité, quand il s'agit d'alléger le navire pour l'empêcher de sombrer, de le relever quand il est échoué ou d'augmenter la rapidité de sa marche pour échapper à la poursuite de l'ennemi.

Il y a lieu à contribution à raison du jet, même dans le cas où le navire a été abandonné par l'équipage et sauvé ultérieurement, s'il est prouvé que le jet qui a précédé l'abandon a contribué au salut du navire et de la cargaison (Mars., 8 mai 1827; et Bord., 5 janv. 1857).

Art. 423 : — « Si le jet sauve le navire, et si le navire, en continuant sa route, vient à se perdre, les effets sauvés contribuent au jet sur le pied de leur valeur en l'état où ils se trouvent, déduction faite des frais de sauvetage. »

Art. 424 : — « Les effets jetés ne contribuent en aucun cas au paiement des dommages arrivés, depuis le jet, aux

marchandises sauvées. — Les marchandises ne contribuent point au paiement du navire perdu, ou réduit à l'état d'indemnité. »

Art. 425 : — « Si, en vertu d'une délibération, le navire a été ouvert pour en extraire les marchandises, elles contribuent à la réparation du dommage causé au navire. »

Le jet à la mer des marchandises chargées sur le tillac, ne constitue point une avarie commune, aux termes de l'art. 421 : — « Les effets chargés sur le tillac du navire contribuent s'ils sont sauvés. — S'ils sont jetés, ou endommagés par le jet, le propriétaire n'est point admis à former une demande en contribution : il ne peut exercer son recours que contre le capitaine. »

La loi a introduit une exception particulière en faveur des munitions et approvisionnements du navire. Art. 419 : — « Les munitions de guerre et de bouche, et les hardes des gens de l'équipage, ne contribuent point au jet ; la valeur de celles qui auront été jetées sera payée par contribution sur tous les autres effets. »

Nous avons déjà parlé, au chapitre *du Capitaine*, de la responsabilité encourue par le capitaine qui charge des marchandises sur le tillac, et de l'exception introduite en faveur du petit cabotage (voir *suprà* p. 181). Le propriétaire des marchandises chargées sur le pont d'un navire employé au petit cabotage, exercerait donc l'action contributoire, le jet étant alors considéré comme avarie commune ; et cela, lors même que le connaissement aurait interdit au capitaine ce mode de chargement (Cass., 12 mai 1845). Le jet des agrès placés sur le tillac serait également avarie commune pour le navire de petit cabotage (Mars., 24 août 1841 ; Anvers, 19 août 1861). On

cite cependant un arrêt contraire de la cour d'Alger (6 nov. 1838).

Il est hors de doute que si le péril qui nécessite le jet vient d'un des objets mêmes qui se trouvent à bord, notamment de matières inflammables, le sacrifice de ces objets ne peut constituer une avarie commune; on doit, en effet, considérer ces objets comme atteints d'un vice propre; or, leur sacrifice a lieu en vue de prévenir un dommage qui serait le fait du chargeur de ces marchandises, s'il venait à se produire. Les mêmes considérations s'appliquent aux marchandises de contrebande.

Les dommages que le jet peut occasionner aux marchandises sont avaries communes, de même que ceux occasionnés au navire.

Nous examinerons, au chapitre suivant, les questions concernant le règlement des avaries communes et la contribution aux dommages résultant du jet.

LÉGISLATION ÉTRANGÈRE.

Belgique — Grèce et îles Ioniennes. — Haïti. — Roumanie. — Dans ces divers pays, on suit le droit français, en ce qui concerne la classification des avaries et le jet à la mer.

Italie. — Les art. 509 et 512 qui énumèrent les cas d'avaries communes et d'avaries simples sont plus complets que nos articles 400 et 403. Toutefois, le principe de la distinction est le même, les art. 509 et 512 étant simplement énonciatifs et non limitatifs, de même qu'en droit français.

L'art. 509 qui énumère les avaries communes ajoute à l'art. 400 du Code de commerce français ou le modifie comme il suit :... 6° les dommages causés au navire par l'opération du jet, volontairement ou comme conséquence de ce jet; les dommages que le navire a dû souffrir pour faciliter le sauvetage des marchandises ou pour faciliter l'écoulement ou l'épuisement des eaux, et

enfin les dommages qui en résultent pour les marchandises ;..... 8° le prix ou l'indemnité de rachat des gens de l'équipage envoyés à terre pour le service du navire et faits prisonniers ou esclaves ; 9° les loyers et nourriture des gens de l'équipage pendant l'arrêt ou empêchement, lorsque le navire est arrêté en voyage par l'ordre d'une puissance ou contraint de rester dans un port, par suite de guerre ou de toute autre cause empêchant l'arrivée au port de destination, jusqu'à ce que le navire et la cargaison soient déchargés de leurs obligations réciproques ; 10° les dépenses de pilotage d'entrée et de sortie et les droits de navigation payés dans le port où le navire a été contraint de faire relâche, par suite de tempête, poursuite d'ennemis ou de pirates, ou pour cause de voie d'eau provenant de force majeure et non d'un vice propre du navire ; 11° les loyers et nourriture des gens de l'équipage dans le port de relâche forcée, pendant le temps des réparations nécessaires pour continuer le voyage ; 12° les dépenses de déchargement et de rechargement, dans le port de relâche forcée, des marchandises déposées à terre afin de pouvoir exécuter les réparations ; les loyers des magasins dans lesquels les marchandises ont été déposées ; 13° les frais faits pour obtenir la libération ou la restitution du navire arrêté, si l'arrêt ne provenait pas d'une cause concernant exclusivement le navire ou la personne du capitaine, du propriétaire du navire ou de l'armateur ; les loyers et nourriture des gens de l'équipage pendant le temps nécessaire pour obtenir la libération ou restitution, si elle est obtenue ; 14° les frais de déchargement pour alléger le navire afin d'entrer dans un havre ou une rivière, quand le navire y est contraint par tempête, poursuite de l'ennemi ou de pirates ou par toute autre cause de salut commun du navire et du chargement, et les dommages que le navire et les marchandises ont soufferts dans le chargement et le déchargement ; 15° les dommages soufferts par le navire ou les marchandises, dans le cas d'échouement volontaire pour sauver le navire de tempête, prise ou autre péril imminent ; 16° les frais faits pour remettre à flot le navire échoué dans le cas énoncé au numéro précédent, et les récompenses dues pour travaux et services rendus à cette occasion ; 17° la perte ou la détérioration des marchandises placées sur des bar-

ques pour alléger le navire, dans le cas prévu au numéro 14, y compris la part contributive due aux barques elles-mêmes, et réciproquement les dommages soufferts par les marchandises restées à bord du navire, en tant que ces dommages sont réputés avaries communes; 18° les primes et intérêts des emprunts à la grosse contractés pour faire face aux dépenses comprises parmi les avaries communes, ou les primes d'assurance desdites dépenses; 19° les dépenses d'une quarantaine extraordinaire, non prévue dans la charte-partie, si elle frappe également le navire et les marchandises, y compris les loyers et nourriture des gens de l'équipage, pendant la quarantaine; 20° les frais de règlement des avaries communes;...

L'art. 510 ajoute : Ne sont point réputés avaries communes, alors même qu'ils auraient été soufferts volontairement et après délibération pour le bien et le salut commun, les dommages soufferts par le navire ou les dépenses faites, quand ils proviennent d'un vice propre au navire, de sa vétusté, de la faute ou négligence du capitaine ou de l'équipage.

Art. 512, modifiant l'art. 403 du Code de commerce français : — Sont avaries particulières : 1° toute perte de marchandises ou dommages par elles soufferts par tempête, incendie, prise, naufrage, échouement, bris ou tout autre cas fortuit ou de force majeure; 2° la perte des mâts, celle des ancres, voiles, cordages, et tous autres dommages soufferts par le navire pour les causes exprimées au numéro précédent; 3° tous dommages occasionnés par le vice propre du navire ou des marchandises; 4° les dépenses de toute relâche occasionnées par le vice propre du navire, par voie d'eau provenant de sa vétusté, par le besoin d'avitaillement ou par toute autre cause imputable à l'armateur ou au capitaine; 5° les loyers et nourriture des gens de l'équipage pendant la quarantaine ordinaire, prévue au contrat, pendant les réparations provenant de vice propre ou de vétusté du navire, ou de toute autre cause imputable au capitaine ou à l'armateur, pendant l'arrêt ou la détention dans un port, quand la mesure ne frappe que le navire ou la cargaison seulement, et les frais faits pour obtenir, dans ce cas, la libération de l'un ou de l'autre; 6° les dépenses faites pour conserver les marchandises ou répa-

rer les fûts, caisses et enveloppes dans lesquels elles sont contenues, lorsque ces dépenses ne se rapportent pas à des dommages réputés avaries communes; 7° l'excédant de fret, dans le cas où il y a lieu, par suite de l'innavigabilité du navire en cours de voyage, d'affréter un nouveau navire pour continuer le voyage; 8° et en général, les dépenses faites et le dommage souffert pour le navire seul, ou pour les marchandises seules, depuis leur chargement et départ jusqu'à leur retour et déchargement.

L'art. 514 du Code italien reproduit l'art. 450 du Code français et ajoute: — Les dommages qui résulteraient, pour les propriétaires, d'une trop longue station dans les ports, de la part du capitaine, sont à la charge de celui-ci.

Les art. 519 et suivants du Code italien sont conformes aux art. 410 et suivants du Code français, sur le jet à la mer.

Espagne. — Le Code de commerce espagnol définit les avaries, dans les art. 930 et 932, de la même manière que le Code français dans les 397 à 399. Toutefois la loi espagnole classe sous le nom de menues avaries les frais que la loi française considère comme étant une charge ordinaire de la navigation; tels sont, d'après la loi espagnole, les pilotages de côte et de port; les frais d'alléges et de remorquage; les droits de balise, de grand pilotage, d'ancrage, de visite et autres frais de port; le fret des gabarres et les frais de décharge jusqu'au dépôt des marchandises sur le quai, et toute autre dépense commune à la navigation, prévue et ordinaire. — Ces menues avaries sont, suivant le droit commun, une charge ordinaire du fret, et comme telles, l'armement seul les supporte. Cependant il est d'usage, en Espagne, de stipuler dans la charte-partie ou dans les connaissements une indemnité particulière pour les menues avaries, outre le prix du fret (art. 932 et 933).

L'art. 936 du Code espagnol reproduit l'art. 400 du Code français, dans l'énumération des avaries communes. Mais la loi espagnole ajoute les avaries suivantes: le dommage occasionné à la cargaison par l'ouverture ou le sabordement du navire, afin d'en faire écouler l'eau et de le préserver de sombrer; les dommages occasionnés au navire dans le cas de sabordement dont nous venons de parler; la dépréciation éprouvée par la vente d'une

partie de la cargaison, au port de relâche, pour payer les réparations des dommages soufferts par le navire, par suite d'une avarie commune. — Remarquons encore que l'art. 936 modifie ainsi la loi française : les frais de solde et d'entretien pendant la captivité et de rachat des matelots capturés sur l'ennemi ou les pirates, jusqu'à leur mise en liberté et leur retour à bord ou leur repatriement.

L'art. 935 modifie l'art. 403 du Code français, dans l'énumération des avaries particulières, ou y ajoute comme il suit... : 5° les dommages et dépréciations que produit la vente des marchandises par le capitaine, dans une relâche forcée, pour l'avitaillement et le salut de l'équipage, ou pour couvrir toute autre dépense indispensable pour le navire; 6° les loyers et nourriture de l'équipage pendant que le navire est en quarantaine; 7° le dommage qu'éprouve le navire ou le chargement par le choc ou l'abordage avec un autre navire, s'il a été fortuit et inévitable : quand l'un des capitaines est coupable de l'accident, il est tenu de réparer tout le dommage qu'il a occasionné ; 8° tout préjudice occasionné au chargement par la négligence, la faute ou la baraterie du capitaine ou de l'équipage, sans préjudice du droit du propriétaire de réclamer une indemnité contre le capitaine, le navire et le fret. — Sont encore avaries particulières tous les frais et dommages occasionnés au navire ou à la cargaison, qui n'auraient pas tourné au profit et à l'utilité commune de tous les intéressés dans le navire et son chargement. — L'art. 937 ajoute : Tous les intéressés dans le navire et le chargement existant au moment du sinistre qui a occasionné l'avarie, doivent concourir aux avaries communes.

La relâche forcée pour l'avitaillement, pour éviter l'ennemi ou les pirates, ou par suite d'avaries graves éprouvées par le navire, est une avarie particulière. Il est vrai que la loi espagnole prescrit au capitaine de provoquer, avant de décider la relâche, la délibération des principaux de l'équipage et des chargeurs présents à bord ; mais quoique la relâche puisse être décidée pour le salut commun, elle ne constitue pas moins une avarie particulière, parce qu'elle est la conséquence d'un événement de mer purement fortuit. Les frais qu'occasionne la relâche pour les char-

geurs sont, par suite, avaries particulières pour chacun d'eux, à moins que la relâche ne soit pas légitime et qu'elle ne provienne du dol, de la négligence ou de l'impéritie du capitaine, auquel cas celui-ci serait personnellement responsable ainsi que l'armateur; elle n'est pas légitime, notamment, quand les avaries proviennent du vice propre du navire ou que le capitaine a cédé à une crainte mal fondée. En tout cas, le déchargement ne peut avoir lieu au port de relâche qu'avec l'autorisation du consul espagnol ou du tribunal de commerce, qui pourvoit, sur rapport d'experts, au renvoi des marchandises qui ne peuvent être transbordées ou à leur vente, si elles sont avariées ou qu'elles ne puissent se transporter (art. 968 à 981).

Si, pour couper un incendie dans un port ou dans une rade, un navire est coulé bas, la perte est considérée comme avarie commune et tous les navires doivent y contribuer (art. 967).

Les parties peuvent, par des conventions particulières, non-seulement modifier la classification des avaries admises par la loi, mais encore introduire un mode différent de règlement des avaries et de paiement de l'indemnité (art. 966).

Le capitaine ne peut décider par lui-même les sacrifices et les dépenses que la loi classe comme avaries communes, sans consulter les officiers du navire et les chargeurs présents à bord ou leurs subrécargues. Si ceux-ci s'opposent aux mesures que le capitaine juge nécessaires pour sauver le navire, d'accord avec le second et le pilote, le capitaine peut néanmoins les mettre à exécution, nonobstant toute opposition; mais il le fait sous sa responsabilité, et ceux qui en ont éprouvé un préjudice peuvent exercer leurs droits devant le tribunal compétent, contre le capitaine qui aurait agi par dol, ignorance ou négligence. — Si les chargeurs présents à bord n'étaient pas consultés, et que le capitaine n'eût pas pour excuse l'urgence du péril et l'impossibilité de délibérer, les chargeurs ne contribueraient pas à l'avarie commune, et auraient même un recours contre le capitaine personnellement (art. 938 et 939).

Le jet à la mer est réglé en droit espagnol comme en droit français; les art. 940 et 941 du Code espagnol sont conformes aux art. 410 à 413 du Code français; l'art. 943 ajoute: Les effets jetés

à la mer seront indiqués à la suite de l'acte qui contient la délibération prise à cet effet ; et si quelques-uns des objets conservés ont éprouvé un dommage qui soit la conséquence directe du jet, il en est également fait mention.

Le jet ou l'endommagement des effets chargés sur le tillac ne sont pas avaries communes ; ils sont néanmoins soumis à la contribution, s'ils ont été sauvés. Les chargeurs qui n'auraient pas consenti à ce mode de chargement auraient seulement une action contre le capitaine et l'armateur (art. 950).

Les marchandises jetées à la mer et recouvrées depuis contribuent néanmoins à l'avarie commune, dans les proportions indiquées au chapitre suivant ; mais, aux termes de l'art. 960, ils ne contribuent jamais au paiement des avaries communes souffertes par les marchandises sauvées, dans un risque différent et postérieur.

L'art. 952 du Code espagnol est conforme à l'art. 427 § 1er du Code français, qui considère comme avarie commune dont la répartition est faite sur le navire et le chargement entier, la perte d'une partie de la cargaison chargée sur des alléges, à l'entrée d'un navire dans un port ou une rivière ; mais le Code espagnol ne reproduit pas le § 2 de l'art. 427, qui ne soumet pas les marchandises chargées sur les alléges à la contribution, lorsque le navire périt avec le reste de son chargement.

Portugal. — Les art. 1816 à 1823 du Code portugais sont conformes aux art. 696 à 703 du Code hollandais, sur la classification des avaries (Voir *infrà*, Pays-Bas). Les art. 1813 à 1815 contiennent d'autres dispositions qui dérogent à la loi hollandaise et se rapprochent de la loi française sur ce seul point : les avaries communes sont supportées par les marchandises et par la moitié du navire et du fret, au marc le franc de la valeur (art. 40 du Code de comm. franç.).

Les art. 1826 et 1827 reproduisent enfin les art. 707 et 708 du Code hollandais, relativement au caractère de certaines avaries spéciales.

Pays-Bas. — La classification des avaries est donnée par les art. 698 à 703 du Code de commerce hollandais. — Sont avaries communes : 1° tout ce qui est payé à titre de composition, quand

il y a lieu de racheter le navire ou les marchandises de l'ennemi ou des pirates. 2° Les objets jetés à la mer pour le salut commun ou pour l'utilité commune du navire et du chargement. 3° Les câbles, mâts, voiles et autres apparaux coupés ou abattus dans le même intérêt commun. 4° Les ancres, cordages et autres effets abandonnés dans les mêmes conditions. 4° Les dommages causés par le jet à la mer aux marchandises restées dans le navire. 6° Les dommages qui ont pu être causés au navire par les opérations ayant pour but de faciliter ou de hâter le jet à la mer, l'allégement ou le sauvetage des marchandises, ou l'écoulement de l'eau, ainsi que les dommages survenus aux marchandises dans les mêmes circonstances. 7° Les traitements, frais de maladie, nourriture et indemnité des personnes qui se trouvaient à bord, et qui ont été blessées ou mutilées en défendant le navire. 8° Le rachat ou la rançon de ceux qui sont envoyés à terre ou en mer pour le service du navire ou de la cargaison, et qui sont pris ou faits captifs ou esclaves. 9° Les loyers et nourriture de l'équipage pendant le temps que le navire est contraint de rester dans un port de relâche. 10° Les droits de pilotage et autres droits d'entrée et de sortie payés dans un port de relâche forcée. 11° Les loyers des magasins et dépôts dans lesquels sont déposées les marchandises qui ne peuvent rester dans le navire pendant le radoub ou les réparations dans un port de relâche forcée. 12° Les frais faits pour la demande en restitution du navire et des marchandises, en cas de prise ou d'arrêt, quand le capitaine réclame simultanément le navire et les marchandises. 13° Les loyers et nourriture de l'équipage pendant cette réclamation, si le navire et le chargement sont relâchés ou restitués. 14° Les frais de déchargement et les salaires dus à ceux qui secourent le navire et l'allégent, pour lui permettre d'entrer dans un havre ou dans une rivière, quand il y est contraint par la tempête ou qu'il est poursuivi par l'ennemi ou des corsaires, ou qu'il cède à quelque autre force majeure, ces frais étant faits pour le salut commun du navire et de la cargaison; il y a lieu de joindre à cette catégorie d'avaries les pertes et dommages arrivés aux marchandises par le fait du déchargement du navire en danger, par le chargement dans les alléges ou dans les canots, ou par le recharge-

ment dans le navire. 15° et 16° Les dommages arrivés au navire et à la cargaison, conjointement ou séparément, lorsque le capitaine a fait volontairement échouer le navire, pour en prévenir la prise ou la perte, ou pour sauver le navire ou la cargaison dans quelque autre danger imminent; les frais faits pour remettre à flot le navire, et les récompenses pour services extraordinaires, dans le but d'en prévenir la perte ou la prise. 17° La perte ou les avaries survenues aux marchandises chargées, en cas de danger, sur des alléges ou canots, et que doivent supporter ces mêmes marchandises; et de même, la perte ou les dommages survenus aux marchandises restées dans le navire principal et au navire lui-même après l'allégement, si cette perte ou ces dommages ont les caractères d'avaries communes. 18° Les loyers et nourriture des gens de l'équipage, si le navire, après le voyage commencé, est obligé de le suspendre par ordre d'une puissance étrangère ou à cause d'une guerre survenue, aussi longtemps que le navire et la cargaison ne sont pas déchargés de leurs obligations réciproques, quant aux avaries communes. 19° Le profit maritime des sommes empruntées à la grosse pour couvrir les dépenses à répartir comme avaries communes . 20° La prime d'assurance des frais à répartir comme avaries communes, et les pertes éprouvées par suite de la vente d'une partie de la cargaison, dans un port de relâche forcée, afin de faire face à ces frais. 21° Les frais de règlement et de répartition des avaries communes. 22° Les frais de quarantaine extraordinaire et non prévue lors de la signature du contrat d'affrétement, autant que le navire et la cargaison y sont soumis, y compris les loyers et nourriture des gens de l'équipage, pendant la quarantaine. 23° Généralement tous dommages causés même volontairement, en cas de péril, et soufferts comme suite immédiate de ce péril, ainsi que les dépenses faites dans de telles circonstances, après délibérations motivées, pour le bien et le salut commun du navire et de la cargaison.

Ne sont pas réputés avaries communes, quoique faits volontairement et après délibération motivée, pour le bien du navire, les dommages occasionnés par un danger provenant du vice propre du navire et les frais de réparations qui en sont la suite, ainsi que les dommages causés par l'état d'innavigabilité du navire, lorsque

cet état n'est pas dû à un événement de mer, ou ceux causés par la faute ou la négligence du capitaine et de l'équipage.

Sont avaries particulières: 1° Toute perte ou dommage survenu au navire ou aux marchandises par tempête, prise, naufrage ou échouement fortuit. 2° Les frais de sauvetage pour les mettre en sûreté. 3° La perte ou les avaries survenues aux câbles, ancres, cordages, voiles, mâts de beaupré et de perroquet, aux vergues, canots et autres apparaux, lorsqu'ils sont causés par la tempête ou tout autre accident de mer. 4° Les frais de réclamation, les loyers et nourriture des gens de l'équipage pendant le temps de la réclamation, lorsque le navire ou les marchandises ont été seulement arrêtées par ordre de puissance. 5° La réparation particulière des futailles, et les frais faits pour conserver les objets endommagés, à moins que les dommages ne résultent immédiatement d'un sinistre qui leur donne le caractère d'avaries communes. 6° L'augmentation de fret et les frais de déchargement et de rechargement, dans le cas où le navire est déclaré innavigable en cours de voyage, et où les marchandises sont transportées par un autre navire, pour le compte des chargeurs. 7° Généralement, tous dommages, pertes ou frais qui ne sont pas faits ou occasionnés volontairement pour le salut commun du navire et de la cargaison, mais qui sont soufferts pour le navire ou la cargaison séparément, et qui, par suite, ne peuvent être réputés avaries communes.

Si le navire rencontrant des bas-fonds ou des bancs de sable connus, ne peut mettre à la voile sans danger, avec un chargement qui diminue trop sa ligne de flottaison, que ce fait se produise au moment du départ ou en cours de voyage, et qu'il soit ainsi forcé de décharger une partie de sa cargaison sur des alléges, les frais causés par l'allégement ne sont pas réputés avaries : ils sont à la charge de l'armateur, s'il n'y a convention contraire dans la charte-partie ou dans le connaissement.

Les dispositions qui précèdent, relatives aux avaries communes et aux avaries particulières, sont également applicables aux alléges et aux objets dont elles sont chargées.

Si les avaries survenues aux marchandises ont pour cause la négligence du capitaine à bien fermer les écoutilles, à amarrer le

navire, à fournir de bons guindages ou tout autre fait qui soit reprochable soit au capitaine, soit aux gens de l'équipage, il y a là des avaries particulières supportées par le propriétaire de ces marchandises, mais qui ouvrent à son profit un recours contre le capitaine, sur le navire et le fret (art. 707).

Les droits de lamanage, touage, pilotage, pour entrer dans les havres et rivières ou pour en sortir, les droits de congé, visites, rapports, tonnes, balises, ancrages et tous autres droits de navigation, sont non des avaries, mais des frais ordinaires et prévus de navigation à la charge du navire. Toutefois ces frais auraient les caractères d'avaries et seraient à la charge des assureurs, s'ils étaient la suite d'accidents extraordinaires et imprévus, survenus en cours de voyage (art. 708).

Allemagne. — Les art. 702 à 710 établissent les distinctions entre les avaries grosses ou communes et les avaries simples ou particulières.

Sont avaries grosses et communes tous dommages occasionnés volontairement par le capitaine ou d'après ses ordres, au navire ou à la cargaison, ou à l'un et l'autre conjointement, pour le salut commun, de même que les frais faits dans ce but. — Les avaries grosses sont supportées en commun par le navire, le fret et la cargaison.

Sont avaries particulières ou simples tous dommages et frais qui ne peuvent être qualifiés avaries grosses, lorsqu'ils sont la suite d'un événement de mer, et qu'ils ne restent pas dans la catégorie des frais ordinaires ou extraordinaires, mais prévus dans la navigation, tels que lamanage, droits de port et de phare, frais de remorque et de quarantaine, percement de glaces et autres, lesquels frais restent toujours à la charge de l'armateur, aux termes de l'art. 622. — Les avaries particulières sont supportées par les propriétaires du navire et par ceux de la cargaison, chacun séparément.

Il y a lieu de considérer comme avaries grosses celles qui, présentant ce caractère, ont été occasionnées par la faute d'un tiers ou même de l'un des intéressés. Toutefois l'intéressé qui a commis la faute ne peut réclamer aucune indemnité à raison du dommage qu'il a souffert ; et en outre, il est tenu, vis-à-vis de ses co-

intéressés, de la perte qu'ils éprouvent par la contribution à la réparation des avaries. — L'armateur est responsable, aux termes des art. 451 et 452, lorsque le sinistre provient de la faute d'une personne de l'équipage.

Il y a lieu à contribution aux avaries communes qu'autant que le navire et la cargaison ont été effectivement sauvés, en tout ou en partie. Le droit au paiement du dommage des avaries grosses n'est pas annihilé par les avaries particulières qui viennent plus tard frapper le même objet, que les nouvelles avaries amènent un dommage partiel ou une perte totale. Mais il faut, pour cela, que l'accident subséquent n'ait aucune connexité avec le premier, car la contribution ne pourrait être exigée s'il était justifié, en raison de la connexité, que l'accident postérieur aurait certainement causé le premier dommage, s'il n'était déjà survenu. Toutefois la contribution est due pour les dépenses faites après les premières avaries, pour les réparer, et avant le dernier sinistre.

Outre les caractères généraux par lesquels se distinguent les avaries grosses, la loi précise encore certaines distinctions qui les déterminent, à savoir :

1° Si des marchandises ou parties de navire, ou des agrès et des apparaux sont jetés à la mer ; si des mâts, cordages ou voiles sont coupés, des ancres, câbles ou chaînes d'ancre abandonnés ou coupés. Ces dommages en eux-mêmes, ainsi que les dommages que ces mesures ont occasionnés pour le navire et la cargaison, sont avaries grosses.

2° Si, pour alléger le navire, la cargaison a été, en tout ou en partie, transportée sur des alléges. Le loyer des alléges, ainsi que le dommage arrivé au navire ou à la cargaison, lors du transbordement ou du rembarquement, de même que le dommage survenu à la cargaison à bord de l'allége, sont avaries grosses. Il n'y a pas avarie grosse, s'il a été prévu que le navire devait être allégé dans le cours régulier du voyage.

3° Si le navire a été volontairement échoué, mais dans l'intention d'éviter la perte totale ou la prise. Les dommages occasionnés par l'échouement et par la remise à flot, ainsi que les frais faits dans ce but, sont avaries grosses. Il n'y a pas lieu à contribution, si le navire qui a été échoué afin d'éviter la perte totale,

n'est point remis à flot, ou s'il devient innavigable après la remise à flot. — Si le navire a échoué sans que l'échouement ait été volontairement amené pour le salut commun du navire et de la cargaison, les dommages occasionnés par l'échouement ne sont pas avaries grosses, mais les frais faits pour le remettre à flot et les dommages volontairement occasionnés au navire ou à la cargaison dans ce but, sont avaries grosses.

4° Si, pour éviter un danger commun qui menace le navire et la cargaison, en cours de voyage, le bâtiment a fait relâche forcée dans un port, et notamment si la relâche forcée a été amenée par la nécessité de réparer des dommages survenus en route, on considère, dans ce cas, comme avaries grosses, les frais d'entrée et de sortie, les frais de séjour afférents au navire, les loyers et nourriture de l'équipage pendant le séjour, ainsi que les déboursés pour loyers de l'équipage à terre pendant tout le temps qu'il n'a pu rester à bord. — Si la cargaison doit être déchargée par suite de la relâche forcée, on considère aussi comme avaries grosses les frais de déchargement et de rechargement, et les frais de magasinage de la cargaison à terre jusqu'à l'époque où elle a pu être rembarquée. Les frais de séjour ne sont comptés que pour le temps que dure le motif de la relâche forcée. Si la relâche forcée a été amenée par la nécessité de réparer le navire, les frais de séjour ne sont comptés que jusqu'à l'époque où les réparations auraient dû être achevées. — Les frais de réparation du navire ne font partie des avaries grosses qu'autant que le dommage à réparer en fait partie lui-même.

5° Si le navire a été défendu contre des ennemis ou des pirates, les dommages occasionnés au navire ou à la cargaison dans la défense, les munitions de guerre consommées, les frais de maladie et ceux de sépulture, quand une personne a été blessée ou tuée en défendant le navire, ainsi que l'indemnité à payer, sont avaries grosses.

6° Si le navire et la cargaison sont rachetés, après avoir été pris par des ennemis ou des pirates, on considère comme avaries grosses ce qui a été donné par composition, ainsi que les frais faits pour l'entretien et le rachat des otages.

7° Sont encore avaries grosses : les frais faits par le capitaine

pour se procurer les sommes nécessaires pendant le voyage pour réparer les avaries grosses, ainsi que les frais de règlement et de répartition des contributions entre les intéressés. Sont notamment comptés parmi ces frais : la perte subie sur les marchandises vendues pendant le cours du voyage, la prime payée pour l'assurance de ces marchandises, les sommes nécessaires empruntées à la grosse, et si ces sommes ont été non empruntées à la grosse, mais seulement avancées, la prime d'assurance des sommes employées, les frais d'estimation des dommages, d'expertise, de règlement et de répartition.

Ne sont pas réputés avaries grosses, mais avaries particulières : — 1° les pertes et frais occasionnés, même en cours de voyage, par la nécessité d'emprunter pour la réparation d'avaries particulières ; 2° les frais de réclamation, en cas de prise ou d'embargo, même si le navire et la cargaison ont été également restitués ; 3° le dommage survenu au bâtiment, à ses agrès et apparaux et à la cargaison, si le navire met toutes ses voiles hors, même avec l'intention d'éviter l'échouement ou la prise. Il en serait autrement, comme nous l'avons vu plus haut, de l'échouement volontaire.

Il n'y a pas lieu à contribution pour avaries grosses pour les objets suivants, à cause des conditions dans lesquelles elles ont été chargées: 1° pour les marchandises qui ne sont pas chargées sous le pont. Toutefois cette prescription n'est pas applicable au petit cabotage, lorsque les lois et règlements particuliers d'un État dans lequel le Code général allemand est appliqué, permettent ce mode de chargement. 2° Pour celles des marchandises pour lesquelles il n'a pas été dressé de connaissement et qui ne se trouvent portées ni au manifeste ni au registre de chargement. 3° Pour les objets précieux, espèces et valeurs qui n'ont pas été spécialement désignés au capitaine (art. 710).

Tous les intéressés au chargement contribuent aux avaries grosses. Néanmoins l'art. 725 établit une exception : 1° pour les munitions de guerre et de bouche du navire; 2° pour les loyers et hardes de l'équipage; 3° pour les bagages des passagers. —Cependant, si des munitions ou des effets de cette espèce ont été sacrifiés, s'ils ont souffert un dommage constituant une avarie grosse, une

indemnité doit être accordée au navire pour les munitions ou aux propriétaires des effets, suivant les principes établis pour la contribution aux avaries grosses. L'indemnité ne doit être accordée pour des effets consistant en objets précieux, espèces et valeurs, que lorsqu'ils ont été suffisamment désignés au capitaine. Les munitions et les effets qui donnent lieu à indemnité, contribuent, pour leur part, à raison de la valeur ou de la différence de valeur réputée avarie grosse. — Les marchandises et effets ou valeurs dont la perte ou les avaries ne donnent pas lieu à contribution pour avaries communes, à cause des conditions de leur chargement, comme il est dit dans l'art. 710 précité, contribuent néanmoins, lorsqu'ils sont sauvés, aux avaries grosses supportées par le navire ou la cargaison. — Les sommes empruntées à la grosse ne contribuent pas.

L'art. 637 du Code allemand, rapproché de l'art. 735, prévoit un cas dans lequel le dommage éprouvé, est réglé comme avarie grosse et donne ainsi lieu à contribution, même lorsque ce dommage ne présente pas les caractères d'une avarie grosse proprement dite. L'art. 637 dispose: Si le navire, après avoir pris charge, est obligé, par suite d'embargo, d'interdiction de commerce avec le lieu de destination, de blocus du port de destination, de prohibition d'exportation ou d'importation des marchandises chargées, d'arrêt de prince ou de guerre, de rester au port de chargement, ou si, en cours de voyage, il est obligé de relâcher dans un port intermédiaire, les frais de séjour, même si les conditions de l'avarie grosse n'existent point, sont répartis, d'après les règles ordinaires de la contribution, entre le navire, le fret et la cargaison, que le contrat soit postérieurement résilié ou qu'il reçoive son entière exécution. On ajoute aux frais de séjour ceux qui sont la suite naturelle des avaries grosses, comme nous l'avons expliqué plus haut; on y ajoute notamment, en cas de relâche forcée, les frais d'entrée et de sortie.

L'art. 734 prévoit également un cas qui se règle d'après les mêmes principes que l'avarie grosse : si le capitaine a engagé la cargaison à la grosse, ou s'il a disposé d'une partie des marchandises, en les vendant ou les employant soit pour continuer le voyage, soit pour subvenir à des dépenses qui ne sont pas avaries

grosses, la perte qu'éprouve l'un des intéressés au chargement, lorsque le navire et le fret étant perdus ne lui offrent aucune indemnité ou ne l'indemnisent que partiellement, est supportée en commun par tous les intéressés à la cargaison, suivant les principes établis pour les avaries grosses.

Nous examinerons, au chapitre suivant, les divers modes de règlement des avaries.

Lubeck. — Une ordonnance du 1er décembre 1841, restée en vigueur pour *Lubeck*, aux termes de la loi introductive du Code de commerce allemand, du 26 octobre 1863 (art. 18), dispose que, toutes les fois qu'il s'agira de frayer aux navires un chenal à travers les glaces de la Trave, cette opération constituera une avarie grosse donnant lieu à contribution. La disposition qui précède s'applique également au port de *Travemunde*.

Mecklenbourg-Schwerin. — La loi introductive du Code général allemand dans le *Mecklenbourg-Schwerin*, du 28 décembre 1863, en vigueur pour les ports de *Rostock* et *Wismar*, contient l'addition suivante à l'art. 708 qui détermine les caractères des avaries communes :

Lorsqu'il y a lieu d'alléger le navire, les frais de transbordement payés à des tiers sont avaries communes.

L'échouement volontaire, dans l'intention d'éviter la perte totale ou la prise, est une avarie commune, suivant l'art. 708-3° ; mais la loi du *Mecklenbourg* ajoute à cette disposition générale qu'elle est applicable même lorsque le navire, d'abord déclaré hors d'état d'être remis à flot, vient à être relevé par les soins de l'acquéreur (art. 71 de la loi introd.).

La police d'assurance de *Brême* exclut rigoureusement les risques résultant du forcement de voiles, qui est considéré comme une manœuvre que le capitaine est toujours tenu de faire pour dégager son navire.

Autriche. — Nous renvoyons ici à ce que nous avons dit au chapitre 1er (V. *suprà*, p. 564). La classification des avaries, dans les rapports entre l'assureur et l'assuré, se trouve réglée, suivant la police de *Trieste*, par le Code de commerce Lombardo-Vénitien, conforme au droit français.

Angleterre. — La loi anglaise admet, ainsi que le droit fran-

çais, la distinction des avaries en avaries grosses et avaries simples. — Les avaries grosses sont celles qui sont déterminées par le droit commun; mais la jurisprudence a établi quelques règles spéciales, dans le silence de la loi.

La condition essentielle pour qu'il y ait avarie commune, c'est que le navire ait été réellement sauvé par le sacrifice fait dans l'intérêt commun; une autre condition, c'est que le capitaine ne se détermine à sacrifier volontairement une partie de son navire et de sa cargaison que s'il est convaincu de la possibilité de sauver ainsi le navire: c'est le sacrifice d'une partie pour sauver le tout. Ce principe est admis avec une telle rigueur que si la perte du navire et de la cargaison est certaine et totale dans le cas où le sacrifice ne serait pas fait, le sacrifice n'est plus considéré comme volontaire et, par suite, il n'y a pas lieu à règlement en avaries communes. Les cours d'Angleterre sont unanimes à définir ainsi le caractère de l'avarie commune. Il est un autre principe qui complète la définition de l'avarie commune: aucune dépense ne peut être admise en avarie commune si elle satisfait à l'obligation essentielle de l'armateur de maintenir son navire en parfait état de navigabilité, d'armement et d'avitaillement. De cette définition découlent des dispositions consacrées par l'usage et la jurisprudence, qui tranchent souvent d'une manière frappante avec la législation française et les législations étrangères qui gravitent autour d'elle.

Une voie d'eau n'est pas par elle-même une avarie commune; mais elle prend ce caractère si elle est le résultat de l'abatage d'un mât fait pour le salut commun. Il en serait de même si les planches du navire étaient arrachées pour la construction d'un radeau en vue du salut commun. Il en est autrement de l'action de couper un mât ou une voile: on ne voit pas là, en droit anglais, une avarie commune, mais seulement l'accomplissement des devoirs ordinaires du capitaine. Si l'abatage des mâts a lieu pour relever le navire ou l'empêcher de se jeter à la côte, il y a là une avarie commune. Si le mât précédemment abattu, par suite d'une manœuvre jugée nécessaire, venait à être jeté à la mer parce qu'il embarrassait les mouvements de l'équipage, ce jet ne serait pas une avarie commune, le mât étant considéré alors comme chose

de nulle valeur. On applique la même règle aux ancres, câbles et cordages. Leur sacrifice ne constitue pas une avarie commune, lorsqu'il a lieu dans les circonstances ordinaires de la navigation; il en serait autrement, suivant Phillips, si le sacrifice avait pu être évité, mais que le capitaine l'eût résolu pour sauver le navire et la cargaison d'un péril imminent. Remarquons pourtant que cette solution est loin d'être admise unanimement en Angleterre; l'usage veut au contraire qu'il n'y ait lieu à contribution que quand l'avarie est le résultat d'un sacrifice qui n'était pas commandé par les obligations essentielles du capitaine et de l'armateur.

Les dommages causés par le jet ne sont admis en avaries communes que lorsque la cause en est évidente et parfaitement prouvée; dans le doute, le règlement en avarie n'est pas admis. Du reste, les chartes-parties contiennent presque toujours la clause que les avaries résultant du jet seront à la charge de l'armement.

De même les frais nécessités par la relâche forcée ne donnent ouverture à contribution que quand la relâche est le résultat d'un sacrifice réel dans l'intérêt du navire et de la cargaison. Mais si la relâche était nécessitée par les besoins d'avitaillement du navire ou par le besoin de se procurer des agrès de rechange, il n'y aurait pas là avarie commune, puisque ces dépenses sont une charge ordinaire de l'armement. — Les frais des réparations qui ont nécessité la relâche sont ou non avarie commune, suivant une distinction consacrée par la jurisprudence: il y a là une avarie particulière, si les réparations intéressent seulement le navire devenu innavigable et ne profitent qu'à lui; mais si les avaries ont pour cause un sacrifice pour le salut commun par suite duquel le navire est devenu innavigable, les frais de réparations sont avarie commune. Lorsque la relâche forcée est avarie commune, les dépenses occasionnées depuis l'entrée du navire au port jusqu'à sa sortie sont également avaries communes; tels sont les droits de pilotage, de tonnage, d'ancrage, de douane, de chargement et de déchargement de la cargaison. Cependant l'usage, en Angleterre, n'admet pas que les droits de magasinage ou d'entrepôt, pour les marchandises déchargées au port de

refuge, entrent en avarie. On en donne cette raison que le magasinage n'est pas une conséquence forcée de la relâche. Nous trouvons une autre anomalie dans ce cas : lorsque le navire est condamné comme innavigable par suite d'un accident fortuit qui caractérise l'avarie particulière, les frais de déchargement de la cargaison pour la transborder sur un autre navire sont comptés comme avarie commune ; mais il en est autrement des frais de rechargement de la marchandise qui restent au compte de l'armateur.

L'échouement volontaire donne lieu à contribution ; mais il ne serait pas considéré comme volontaire, d'après les auteurs, si la perte du navire étant déjà certaine, le capitaine avait seulement choisi le point le moins périlleux où il put échouer. Il ne suffit pas, en effet, que le sacrifice soit volontaire, car il peut, même dans ce cas, être considéré comme étant du devoir du capitaine ; mais il faut, de plus, que le salut commun ait été la cause essentielle du sacrifice.

Les frais de sauvetage qui profitent à la fois au navire et à la cargaison sont avarie commune, ainsi que la simple assistance d'un navire en détresse ; les primes de sauvetage accordées à ceux qui se sont dévoués sont aussi avarie commune.

La composition à titre de rachat, en cas de prise par l'ennemi, est proscrite par un édit de Georges III : ainsi les objets abandonnés à l'ennemi par voie d'accord et afin de sauver le navire, ne peuvent donner lieu à contribution pour avarie commune. Cette disposition a été évidemment inspirée par les guerres à outrance qui ont eu lieu autrefois entre la France et l'Angleterre, car nous ne la retrouvons pas en ce qui concerne les pirates : ainsi on peut valablement consentir un rançon partielle à un pirate, pour sauver le navire et le reste de la cargaison, et cette rançon donne lieu à contribution. Toutefois, si le pirate faisait choix de certains objets de chargement, au lieu d'exiger une rançon déterminée en argent ou en nature, il n'y aurait, dans le premier cas, qu'un avarie particulière.

En cas d'embargo, les dépenses occasionnées par la détention sont avarie simple.

Suivant les principes généraux, les dommages soufferts par le

navire ou les marchandises, par suite d'un vice propre, sont incontestablement avaries particulières.

Les loyers et nourriture de l'équipage, étant considérés comme l'une des obligations essentielles de l'armement, quels que soient les retards de l'expédition, ils ne peuvent jamais, d'après l'usage rigoureux, être portés en contribution. Néanmoins quelques auteurs anglais ont critiqué cette disposition.

Les sacrifices faits pour éviter un abordage imminent, notamment l'abandon de l'ancre, des cordages ou d'un canot, ne sont pas avarie commune; car ce sont là, d'après la loi anglaise, des obligations imposées au capitaine.

Le forcement de voiles, toujours suivant le même principe, ne donne jamais ouverture à contribution pour les dommages qui en résultent, lors même que le forcement serait nécessité par le salut commun.

Les frais de traitement des matelots malades ou blessés au service du navire ne sont pas non plus avarie commune; cette disposition s'applique même lorsque les marins ont été blessés en défendant le navire.

Le jet des marchandises chargées sur le tillac ne donne pas lieu à contribution suivant le droit commun; mais la jurisprudence a établi une exception pour les marchandises qui ne pourraient être chargées sous couverte sans danger pour le reste de la cargaison.

Le jet de munitions, de canons, d'agrès du navire sont avaries communes, de même qu'en droit français; mais l'usage, en Angleterre, a fait admettre que ce jet ne donnait pas lieu à contribution, lorsque les munitions jetées étaient elles-mêmes la cause du danger, ou lorsque les agrès, brisés par la tempête, menaçaient la vie de l'équipage en tombant sur le pont.

L'abandon de la chaloupe peut, suivant les circonstances, entrer en avarie commune; il y aurait exception si le canot, au lieu d'être à sa place ordinaire, avait été arraché de ses crochets sous le vent et jeté sur le pont, de manière à gêner la manœuvre.

En règle générale, le mémorandum de la police d'assurance supplée aux incertitudes de la loi et de la jurisprudence sur la classification des avaries, en spécifiant le caractère, la nature et

les particularités des avaries que l'assureur prend à sa charge.

La charte-partie de la compagnie des Indes Orientales porte toujours la clause que les marchandises ne contribuent pas aux avaries.

Danemarck. — La distinction des avaries communes et des avaries particulières se présente, dans la législation danoise, avec des particularités qu'il importe de signaler pour mieux définir l'étendue de la responsabilité de l'assureur. — Nous ne signalerons ici que les avaries communes donnant lieu à une contribution entre tous ceux à qui le sacrifice a profité. — Les choses jetées à la mer, lorsque le navire est en danger, sont avaries communes, à la condition que l'existence de ces objets à bord soit prouvée par le connaissement ou pour tout autre moyen de preuve. — Les marchandises enlevées par les flots ou détériorées pendant le jet donnent aussi lieu à la contribution; mais, en toute autre circonstance, ces dommages constituent des avaries particulières. — Les dommages causés par une voie d'eau qui se déclare au fond du navire sont répartis entre le navire et les marchandises, mais à la condition que la voie d'eau ne puisse être attribuée au vice propre du navire et que l'équipage n'ait rien régligé pour conjurer le péril. Si les avaries provenaient de ce que le pont n'aurait été ni fermé ni gar ni suffisamment, il n'y aurait là qu'une avarie particulière dont le capitaine négligent devrait la réparation. — En cas de prise, si des marchandises non emballées et confondues entre elles ont été avariées, il y a là des avaries communes; mais le dommage n'est réparti qu'entre les chargeurs de cette catégorie de marchandises; quant aux marchandises en ballots, tonneaux ou futailles, elles restent aux risques des propriétaires. — Les sommes que le capitaine prouve avoir été employées au rachat du navire, sont avaries communes, que la prise ait été faite par l'ennemi ou bien par des pirates ou des corsaires. Mais le capitaine et les gens de l'équipage doivent déclarer sous serment le fait de la prise et du rachat. La police de *Copenhague* exige que ces déclarations soient mentionnées sur le livre de bord et que le capitaine en fasse le rapport. — Sont avaries communes et donnent lieu à des contributions entre le navire et les marchandises, les frais de location de barques ou d'alléges pour soulager

le navire. En cas de perte d'une des alléges, la répartition du dommage se ferait également entre le navire et les marchandises conservées. Mais les dommages éprouvés par les barques ou alléges seraient des avaries particulières à la charge du locateur. Il n'y a lieu de recourir aux alléges que lorsque cette mesure est indispensable pour sauver le navire, et le capitaine ne peut prendre cette mesure qu'après un conseil tenu entre le capitaine et le pilote ou les gens de l'équipage. — Lorsqu'il ya lieu de décharger les marchandises après échouement, les chargeurs doivent contribuer aux frais de déchargement; mais les avaries survenues au navire sont avaries particulières. Si, pendant les opérations du déchargement, certaines marchandises confondues viennent à être perdues, la perte est répartie entre les chargeurs de ces marchandises, et l'on ne peut y faire contribuer les chargeurs des marchandises en ballots, tonneaux et futailles; les dommages survenus aux marchandises de cette catégorie sont des avaries particulières. — Le vol d'apparaux ou de marchandises commis dans un port peut constituer une avarie commune, s'il a lieu dans des circonstances où il s'agit de pourvoir au salut commun; dans tout autre circonstance, la perte est supportée par le propriétaire de ces objets. — Enfin la loi répute avaries communes les frais de maladie des matelots blessés en servant le navire, et les frais de sépulture. Les pacotilles des gens de l'équipage et des passagers ne sont pas soumis à la contribution aux avaries communes (chap. VI du Code marit. de 1683).

Suède. — Est réputé avarie commune tout dommage que l'on fait subir volontairement au navire ou à la cargaison, pour les sauver d'un danger qui les menace; de plus, tout dommage, volontaire ou non, qui résulte des précautions que l'on prend à cet effet, et enfin tous les frais qui s'ensuivent.

Il faut comprendre parmi les objets donnant lieu à contribution pour avarie commune : — 1° Les marchandises et les agrès que l'on jette à la mer pour alléger le vaisseau, en cas de naufrage ou de poursuite par l'ennemi, aussi bien que les expédients fâcheux auxquels il faut recourir pour cette opération, les inconvénients qui en résultent, et les précautions qu'elle exige. Sont assimilés aux objets jetés à la mer les marchandises et les agrès que l'on

transborde sur un autre bâtiment pour sauver le navire, et qui sont perdus ou endommagés, ainsi que les frais de transbordement. — 2° Les mâts et les agrès, en cas de prise, ou lorsqu'ils sont sacrifiés pour sauver le vaisseau ou la cargaison, par exemple pour remettre à flot un navire qui a sombré pour l'empêcher de se renverser ou le mettre sous voile. — 3° Les dommages que le navire ou la cargaison ont à souffrir, lorsqu'il s'est déclaré une voie d'eau, ou lorsque le navire est en si mauvais état qu'il ne peut plus tenir la mer et qu'on est forcé de le mettre à sec; les frais que nécessitent la remise à flot, la garde du navire et celle des marchandises, et les pertes qui résultent, en ce cas, du renouvellement des agrès. Si le navire vient à échouer par accident, il n'y a lieu à contribution que pour les agrès endommagés et les frais que nécessite la remise à flot du navire ou sa réparation et la garde de la cargaison. — 4° Il faut également considérer comme avarie commune les frais qui résultent de ce que le navire, pour éviter le danger commun qui le menace ainsi que la cargaison et le force de suspendre le voyage, se réfugie dans un port de salut. Sont compris dans les avaries de cette nature : les dépenses auxquelles donne lieu l'emploi d'un secours étranger pour entrer dans le port de refuge et pour en sortir, les frais de lamanage, les droits divers de phare, d'entrée, etc., les frais de déchargement de la cargaison, d'emmagasinement, de rechargement et d'arrimage, lorsqu'il a fallu recourir à ce moyen pour amener le navire au port et pour le réparer, enfin l'entretien de l'équipage pendant la durée du séjour dans le port de refuge. Les frais de retard continuent de courir tant que subsistent les causes qui ont forcé le navire à se réfugier dans ledit port. Si cette cause n'est autre que la nécessité de réparer le navire, les frais de retard courent seulement pendant le temps où la réparation a pu s'effectuer. Les frais de réparation d'un navire sont réputés avarie commune, quand le dommage qu'il s'agit de réparer est lui-même réputé tel. Si le voyage s'achève dans le port de refuge, les frais de lamanage sont seuls réputés avarie commune, ainsi que les frais d'entretien de l'équipage, mais seulement jusqu'au jour où il a été convenu que le voyage se terminerait dans le port de refuge. — 5° Les dégâts résultant des mesures prises pour combattre l'incendie à bord.

— 6° Ceux qui résultent pour le navire ou la cargaison de la défense contre l'ennemi, les corsaires ou les pirates; les dépenses faites pour sauver ou racheter le navire et les marchandises, ou pour racheter un des marins de l'équipage, qu'on aurait enlevé de force pendant son service à bord, ou qui aurait été laissé comme otage; les frais d'entretien et de pansement ou de traitement des blessés, les indemnités à eux payées; les frais de sépulture des morts, et les indemnités payées à leurs veuves et à leurs enfants. Ces dernières dépenses se font également en faveur de ceux qui, pendant leur service, sont employés à la réparation d'une avarie commune, et y sont blessés ou y trouvent la mort. — 7° Les frais auxquels donne lieu le sauvetage des objets dont la perte constituerait une avarie commune, ainsi que les dégâts qui résulteraient de ce sauvetage. — 8° Le fret des marchandises qui sont réputées avarie commune ou qui, dans le cas prévu ci-dessous au n° 11, sont vendues dans un autre lieu que le lieu de destination. Si le voyage se termine avant l'arrivée au lieu de destination, on tient compte du fret des marchandises vendues uniquement pour la partie du voyage qui a été effectuée. — 9° Les frais que l'on est obligé de faire pour sauver un navire de la débâcle des glaces ou le faire passer d'un rade ouverte dans un port. — 11° Tous les frais nécessités par les accidents que nous venons de mentionner: frais de protestation et de déclaration, frais d'estimation des marchandises, laquelle estimation doit servir à la répartition des sommes à payer à titre d'indemnité pour les avaries. — 11° Les frais et pertes de toute nature occasionnées par la nécessité où l'on est de se procurer, dans le port de refuge, les fonds nécessaires pour les besoins communs du navire, du fret et de la cargaison, et les dépenses faites pour payer les objets dont on a besoin en pareil cas, dépenses qui elles-mêmes constituent une avarie commune; les frais et pertes résultant de la vente d'une partie de la cargaison pour se procurer des fonds, ces frais et pertes constituant également une avarie commune; la prime du contrat à la grosse, quand on est obligé de recourir à ce moyen; les frais de change ou de banque; les primes d'assurance et en général les intérêts à payer, quel que soit le mode d'emprunt auquel on ait recours. — 12° Les frais de constatation et de répartition des dommages ou des frais classés comme avaries communes.

Il y a avarie commune, même quand le péril que l'on n'a pu éviter peut être attribué à la faute du capitaine, de l'armateur ou de l'affréteur, ou lorsque le capitaine, sans motif suffisant, prend des mesures qui entraînent ladite avarie. Toutefois, il y a recours contre celui qui est la cause du mal, et il perd, en tous cas, la part qui lui revient dans la contribution à percevoir.

Lorsqu'il est nécessaire de prendre des mesures telles qu'une avarie commune peut en résulter, le capitaine est tenu, si le danger n'est pas trop pressant, d'en conférer avec le pilote et avec ceux des hommes de l'équipage qui passent pour avoir le plus d'expérience et d'habileté; il consulte également l'armateur et l'affréteur ou leur mandataire, s'ils se trouvent à bord. Si les opinions sont divisées, celle du capitaine doit toujours prévaloir. La délibération, la résolution adoptée, et un exposé rapide des moyens qu'on a pris pour l'exécuter, sont mentionnés sur le journal du bord, si le navire en a un, avec la signature de tous ceux qui ont pris part à la délibération.

Si le capitaine, sans la permission de l'affréteur, a placé sur le pont des objets autres que ceux qui ne peuvent sans danger être mis sous tillac, s'il a caché dans la cale ou dans les embarcations une certaine quantité de marchandises, afin d'éviter qu'elles ne soient jetées à la mer en cas de danger, le propriétaire de la cargaison a droit à une indemmité.

En cas de jet à la mer, le capitaine doit, si les circonstances le permettent, veiller à ce que les objets les plus propres, par leur volume, leur poids et leur peu de valeur à être jetés à la mer, soient jetés les premiers, et à ce que l'argent et les objets précieux ne soient jetés qu'à la dernière extrémité.

Le capitaine doit faire noter avec soin la marque, le numéro et le contenu de chaque ballot jeté à la mer. Si ces indications ne peuvent être recueillies sur-le-champ, au moment même du jet, le capitaine est tenu, lors du débarquement, en comparant les quantités de marchandises embarquées à celles qui sont débarquées, de déterminer nettement les quantités jetées à la mer; dans les deux cas, il doit mentionner les objets qui avaient été placés sur le pont.

Dans le compte d'avaries communes ne sont point compris:

1° les agrès du navire jetés à la mer, lorsqu'au moment du danger, ils se trouvent sur le pont, au lieu d'être à la place qu'ils doivent occuper; 2° les marchandises placées sur le pont, lorsqu'on ne les a pas jetées à la mer quand le vaisseau a échoué ; de même les marchandises cachées dans la cale, ou dans les embarcations, afin de les soustraire au jet; 3° les marchandises pour lesquelles il n'a pas été fait de connaissement ni de lettre d'expédition, et dont on ne trouve la trace ni sur le livre de chargement, ni sur un document quelconque ; excepté cependant les vêtements et autres objets appartenant au capitaine, à l'équipage ou aux passagers, lorsque les possesseurs de ces objets prouvent par serment ou de toute autre manière qu'ils sont bien leur propriété; 4° les bijoux, l'argent et les papiers de valeur qui n'ont pas été déclarés au capitaine; 5° les avaries éprouvées par le navire, les agrès et la cargaison, lorsqu'elles proviennent de ce que l'on a trop forcé les voiles ; les avaries à la pompe, lorsqu'elles proviennent de ce qu'on a pompé pour maintenir le navire à sec ; 6° les voiles déchirées, le mât, les antennes et les vergues brisées, tombées à la mer ou enlevées par l'ennemi (art. 142 à 150 du Code marit. suéd.).

Sont considérés comme avaries simples tous les frais et dommages qui ne peuvent être compris dans les avaries communes, par exemple: les dommages fortuits éprouvés par le navire ou la cargaison par suite d'incendie, de débâcle des glaces, de tempête ou de naufrage, de collision, d'échouement sur les récifs, les bas-fonds ou sur le rivage, de voie d'eau provenant d'échouement avec bris, de perte des mâts, vergues, antennes, voiles et autres agrès ; les dommages résultant de condamnations judiciaires, de prise, de pillage du navire ou de la cargaison, lorsque ces faits se produisent sans que le capitaine ait distrait une partie des marchandises pour prémunir le navire et le reste de cargaison contre toute violence ultérieure, auquel cas les marchandises sauvées devraient contribuer à la réparation du dommage, comme dans le cas d'avarie commune ; — 2° les frais de rechargement, lorsque les réparations du navire qui ont nécessité le déchargement sont elles-mêmes des avaries simples, et le fret supplémentaire qui doit être payé, dans ce cas, au navire transbordeur; — 3° les frais de réclamation, lorsque le navire et la cargaison, à la suite d'une prise, sont

réclamés séparément; — 4° les frais de rapport de mer, en cas de sinistre constituant lui-même une avarie particulière, et dans le même cas, les frais d'expertise et d'évaluation des dommages qui en sont résultés; — 5° le salaire de l'homme de loi qu'on emploie à cette occasion, et les avances de fonds qui lui sont faites; — 6° les frais et les pertes souffertes, lorsqu'il a fallu se procurer des fonds pour réparer une avarie simple.

Les frais et pertes constituant des avaries simples tombent séparément sur le navire, le fret ou la cargaison, ou sur la partie de la cargaison qui a été avariée et qui donne lieu à des dépenses exceptionnelles. Si des frais, qui ne peuvent être reputés avarie commune, ont été faits à la fois pour le navire et la cargaison, ils doivent être répartis avec équité sur les objets auxquels ils ont été spécialement appliqués. Ainsi les avaries autres que celles qui se produisent par l'usure dans le navire ou dans ses agrès, les impôts, les frais de quarantaine et autres, dans les ports de charge et de décharge; les autres dépenses nécessitées par l'entrée dans un port de refuge par suite de vents contraires, de mauvais temps ou de toute autre cause, doivent, lorsqu'elles ne peuvent être classées comme avaries communes, en raison de ce qu'elles sont produites par une cause fortuite, mais par cela même qu'elles ont été souffertes dans un intérêt commun, être réparties à la fois sur le navire et la cargaison, à moins qu'il n'y ait convention contraire (art. 168 à 170).

Norwége. — Même législation qu'en Danemark (voir *suprà*, Danem., p. 982).

Russie. — La loi russe distingue quatre classes d'avaries que nous allons examiner séparément, au point de vue de la responsabilité de l'assureur.

1° *Petites avaries.* — Ce sont celles qui sont la conséquence ordinaire et prévue de toute navigation, et qui ne participent point des caractères de la fortune de mer; telles sont les dépenses suivantes: le salaire du pilote, les droits d'entrée et de sortie d'un port, ceux à payer pour les phares et les autres droits de la même nature, la location de chaloupes et d'hommes de peine pour le chargement ou le déchargement. Le tiers de ces dépenses est supporté par l'armateur, et les deux autres tiers sont sup-

portés par les chargeurs. — Les dépenses de cette nature, improprement qualifiées avaries, ne peuvent tomber à la charge des assureurs (art. 804 et 805).

2° *Des avaries particulières.* — Parmi ces avaries, les unes sont le résultat de la fortune de mer, et l'assureur en répond d'après les principes généraux; ce sont les dommages causés au navire ou aux marchandises par des événements de mer, fortuits et imprévus. Mais les avaries particulières qui proviennent du fait et faute de l'assuré ou du vice propre de la chose ne sont point à la charge de l'assureur, comme nous l'avons vu sur les articles 806 à 808 (voir *suprà*, chap. VII, Russie, p. 818).

3° *Des avaries communes.*—Les avaries communes sont les pertes subies pour le salut du navire, de l'équipage ou du chargement, telles que le rachat en cas de prise par l'ennemi ou par les pirates, les dommages survenus par suite d'une défense ou d'un combat, l'abandon d'une ancre, d'un câble, d'un mât ou d'un agrès, lorsque ce sacrifice est nécessaire pour sauver le navire; le jet à la mer de marchandises ou d'autres objets, lorsqu'il y a lieu d'alléger le navire pour le salut commun. — Les pertes résultant d'avaries communes sont supportées par ceux qui ont un intérêt dans le navire ou dans le chargement. La perte est répartie entre tous ces intéressés au marc le franc de la valeur de chacun des objets soumis à la contribution (art. 809 et 810).

Le dommage qu'éprouve le navire ou la marchandise par l'effet de la tempête est rangé au nombre des avaries particulières; mais si, par la violence du vent, un mât est brisé ou qu'on soit obligé de l'abattre pour sauver le navire ou le chargement, et que la partie inférieure du mât soit restée debout, il y a là une avarie commune (art. 811).

La loi règle minutieusement les formes dans lesquelles s'accomplit le sacrifice, pour le salut commun, soit de quelque partie des objets du navire, soit des marchandises. S'il est nécessaire de couper une ancre, un câble, un mât ou quelque autre agrès, le capitaine, s'il est valide, donne le premier coup de hache; à son défaut, c'est le pilote ou bien le second et deux ou trois hommes de l'équipage. — Si le jet à la mer est jugé nécessaire, c'est le chargé de pouvoirs de l'armateur qui doit le premier rem-

plir ce devoir. A son refus, c'est le capitaine. Dans ce cas, il faut, autant que les circonstances le permettent, jeter d'abord les marchandises de moindre valeur et conserver les plus précieuses. S'il se trouve à bord d'un bâtiment marchand de l'artillerie, des munitions, des approvisionnements ou quelque autre objet du service de guerre, de terre ou de mer, appartenant à la couronne, on peut, mais à la dernière extrémité seulement, les jeter à la mer, si le reste peut être sauvé par ce moyen. — Si, pour échapper à un danger, pour sauver le navire ou le chargement, ou pour alléger le bâtiment, une partie des marchandises doit être jetée à la mer, et que l'ouverture des sabords occasionne quelque dommage au reste du chargement, ce dégât est réputé avarie commune et est supporté contributoirement. — Il en est de même, en cas de défense contre l'ennemi ou contre les pirates, du dommage éprouvé par le navire, des blessures ou de la mort de gens de l'équipage, quant à l'indemnité qui est due pour ces divers faits. — Il en est de même encore : 1° Lorsque le navire est racheté de l'ennemi ou des pirates; et si celui qui négocie le rachat est prisonnier, le capitaine est obligé, en outre, de payer sa rançon; 2° lorsqu'il a fallu, pour entrer dans un port, louer un autre bâtiment ou des alléges. — Si, par suite du transbordement de la marchandise sur un autre bâtiment ou sur une allége, ce bâtiment ou cette allége vient à périr ou à être avarié, et que le navire rentre au port sans le chargement, le dommage constitue une avarie commune; mais si c'est le navire qui périt ou est avarié, et non l'allége ou les marchandises, il n'y a là qu'une avarie particulière (art. 812 à 819).

Les indemnités dues au capitaine et aux gens de l'équipage qui ont subi des dommages personnels en défendant le navire, sont ainsi réglées, s'il est prouvé qu'ils se sont bien comportés : Celui qui n'a pas été blessé reçoit six mois de solde; le blessé, une année de solde; celui qui a perdu un membre, deux années; une indemnité de deux années de solde est également attribuée aux héritiers du marin qui est mort des suites de ses blessures (art. 829).

Si, pendant le voyage, par suite des avaries subies par le navire, le capitaine ne peut plus continuer sa route, qu'il soit forcé d'aborder dans un port pour y faire réparer ou radouber le navire,

que ces réparations ne puissent être faites à temps pour que le navire arrive à destination à l'époque fixée par le contrat, et que ce retard soit de nature à causer un préjudice considérable aux propriétaires du chargement, le capitaine est autorisé à louer un autre navire, à des conditions convenables, pour y transborder les marchandises. Mais il n'y a là qu'une avarie particulière. Dans le cas dont nous parlons, les deux tiers du fret du navire qui continue le voyage sont à la charge de l'armateur, et l'autre tiers est supporté par le propriétaire des marchandises (art. 747 et 832).

Les art. 820 à 824 signalent certains dommages qui ne doivent pas être considérés comme avaries communes, et dont la réparation est à la charge de celui par le fait et faute duquel le dommage est survenu. — Si le navire ou la marchandise est endommagée par l'incurie ou l'imprudence du capitaine ou de son équipage, lors du chargement, du déchargement, ou de l'arrangement dans la cale, si les sabords n'ont pas été bien bouchés ou que l'eau n'ait pas été vidée en temps opportun, les pertes qui en résultent sont à la charge du capitaine ou des gens de l'équipage coupables de négligence, et ils en doivent la réparation, chacun en proportion de sa solde. — Si le capitaine prend à bord des marchandises pour son propre compte, sans en instruire l'armateur au sans son consentement, et que cette marchandise soit jetée à la mer en tout ou en partie ou qu'elle subisse une autre avarie commune, l'armateur ne contribue point à l'avarie commune, et la part de contribution qui lui serait afférente est supportée par le capitaine. — Si le capitaine a surchargé son navire au delà de son tirant d'eau, et qu'en cas de danger pour sauver ou alléger le bâtiment, il jette à la mer tout ou partie de la cargaison, ce jet ne constitue pas une avarie commune; mais le capitaine et son armateur supportent seuls la perte. — Le jet à la mer ne constitue pas non plus une avarie commune, lorsque les marchandises ont été déposées sans ordre sur le navire ou sur le pont; mais chacun des chargeurs supporte seul les avaries qui atteignent sa chose. — Au contraire, lorsque le jet à la mer a eu lieu régulièrement, tous les objets sauvés contribuent, sans exception, même les dépôts d'argent ou d'objets précieux qui ont été remis à la garde du capitaine et sous sa surveillance particulière. — Celui qui charge

à bord une marchandise ou un ballot précieux, sans en avoir fait la déclaration au capitaine et sans avoir tiré un récépissé et payé le port, en supporte seul la perte, si cet objet vient à périr ou même à être jeté à la mer.

La loi détermine les déclarations que doit faire le capitaine dans certains cas d'avaries (art. 825 et 826). — Si le capitaine qui a essuyé des mauvais temps, a lieu de craindre des avaries, il doit, dans les vingt-quatre heures de son arrivée, et avant l'ouverture des sabords pour le déchargement, en faire la déclaration aux autorités compétentes, sous la foi du serment, par l'entremise d'un courtier et l'assistance de deux témoins. A défaut du capitaine, cette formalité doit être remplie par le pilote, assisté de deux hommes de l'équipage au moins, et ils doivent prêter serment que le dommage ne provient ni de leur négligence ni de leur incurie.

4° *Avaries réciproques et abordage.* — Ce sont celles que le navire ou le chargement éprouve de la part d'un autre navire. La perte provenant de ce fait est supportée par celui qui l'a occasionnée. — Si un abordage a lieu sans qu'on puisse établir que ce soit par la faute du capitaine de l'un ou de l'autre navire, celui qui a éprouvé un dommage doit faire la déclaration, avec l'assistance du pilote et de deux hommes de l'équipage, qu'il n'a pu éviter la collision. Dans ce cas, la réparation des avaries est faite en commun par les deux navires, comme il sera dit ci-après. Si le choc a eu lieu entre deux navires arrivant en sens contraire et par suite du refus de l'un et de l'autre de céder la place, le capitaine qui a eu le tort de s'obstiner doit, en proportion de ses gages, la réparation du dommage causé tant au navire qu'à la cargaison ; l'armateur est tenu, pour le surplus, jusqu'à concurrence de la valeur de son bâtiment. Mais le capitaine et les principaux de l'équipage du navire qui a subi le choc doivent affirmer sous serment qu'ils ont fait tous leurs efforts pour éviter le sinistre. Cependant, si l'abordage a lieu de la part d'un navire forçé d'entrer dans un port, et qu'il n'y ait eu qu'une précipitation imprudente, l'armateur est tenu de supporter seulement la moitié des avaries qu'il a pu causer au corps et au chargement de l'autre navire. L'abordage en rade est réglé comme il suit: si le gros temps détache un câble et qu'il en résulte une collision, l'arma-

teur du navire qui a ainsi dérivé est tenu de la moitié du dommage causé à l'autre bâtiment ; mais s'il était prouvé qu'il y ait eu imprudence ou défaut de précaution, le dommage entier serait à sa charge. —Si un navire est amarré à l'aide d'un câble dont la présence n'est pas indiquée par une bouée, et qu'un autre navire, jetant son câble par-dessus le premier, rompe le sien ou éprouve toute autre avarie, le navire dont la bouée n'était pas attachée à l'ancre doit la réparation du dommage; le capitaine en est tenu dans la proportion de ses gages, et le navire pour le surplus. Mais si la bouée avait été attachée à l'ancre, et qu'il soit prouvé qu'elle s'en soit détachée accidentellement, chacun des deux navires supporte ses avaries propres. Dès que le temps le permet, le navire qui a perdu la bouée de son ancre, doit lever ses ancres et céder la place au navire survenant. Lorque le navire survenant a dégradé le câble ou l'ancre d'un autre navire amarré dans de bonnes conditions, le capitaine et le navire survenant doivent la réparation du dommage, comme il est dit plus haut. — Si l'abordage est causé par la tempête, par des brouillards épais, ou s'il a lieu fortuitement pendant la nuit, chacun des deux navires supporte son dommage propre. Celui qui aurait négligé d'allumer ses feux serait seul responsable. — En règle générale, la responsabilité incombe, sauf la preuve contraire, à celui des deux navires qui s'est mis du côté du vent et qui a causé l'avarie au navire qui se trouvait sous le vent. — Les propriétaires des marchandises exercent leur recours contre l'amarteur, même dans le cas où l'abordage a eu lieu sans qu'on puisse relever aucune imprudence du capitaine (art. 833 à 848).

Malte (Ile de). — Dans tous les cas où il n'y a pas lieu à délaissement, l'assuré poursuit l'assureur en règlement d'avaries. La classification des avaries particulières et des avaries communes est la même en droit maltais qu'en droit français. Cependant le droit municipal maltais ajoute aux avaries communes : la consommation de la poudre de guerre pour le combat, et les objets fournis pour la réparation du navire ou la conservation des marchandises, mais non les dommages mêmes éprouvés par le navire ou les marchandises (*Droit municip.*, liv. VI, chap. XI, § 2).

Les choses jetées à la mer sont admises en avarie commune,

sous la condition que le jet ne puisse avoir été causé par le mauvais état et la fatigue du navire; car, dans ce cas, le navire seul supporterait le dommage, lors même que le jet serait justifié par le salut commun (§ 13).

La contribution ne peut être ouverte, lorsque l'indemnité pour les avaries communes et le jet à la mer ne s'élève pas à 3 pour 100 de la valeur totale du navire et de la cargaison, à moins de convention contraire.

États-Unis. — De même qu'en droit anglais, le caractère essentiel de l'avarie commune, c'est que le sacrifice ait été volontaire, en ce sens que, même s'il n'avait pas été résolu, la perte, bien qu'imminente, n'eût pas été absolument certaine; car la certitude de la perte est exclusive de l'idée de sacrifice. Nous avons déjà déduit, en expliquant la législation anglaise qui est celle des États-Unis (Voir *suprà*, Angl., p. 977), les conséquences de ce principe rigoureux; elles mettent parfaitement en relief la tendance de l'esprit national anglo-américain à repousser la solidarité, toutes les fois que ce lien de droit n'est pas absolument imposé par les circonstances; tandis que le législateur français s'est montré plus large et plus généreux, s'inspirant en cela de notre esprit national, dans l'extension de la solidarité à tous les actes qui peuvent être la suite d'un sacrifice ayant le caractère de l'avarie commune. Nous trouvons une application remarquable du principe du droit anglo-américain dans l'arrêt suivant souvent cité : — La cour suprême du Maine a décidé, dans un cas de sabordement de navire pour cause d'incendie, alors que le navire avait été sauvé, mais que la cargaison avait été entièrement détruite par le feu ou endommagée par l'eau, que le sacrifice de la cargaison n'était pas une avarie commune. Aux termes de cet arrêt le sacrifice ne pouvait être en effet volontaire, puisque la cargaison n'aurait pas échappé à l'incendie, si elle n'avait pas été détruite par l'eau.

La jurisprudence américaine, suivant en cela l'avis de Story, et contrairement à la jurisprudence anglaise, a unanimement admis que l'échouement volontaire était une avarie commune, lors même que le navire avait entièrement péri par suite de l'échouement. Le célèbre jurisconsulte américain déduit ainsi les motifs de cette jurisprudence : « Si la cargaison a pu être sauvée par l'é-

chouement volontaire, on ne comprend pas pourquoi le propriétaire du navire supporterait seul la perte, et comment une circonstance toute fortuite et toute imprévue modifierait un droit certain au moment de la résolution. »

En ce qui concerne les loyers et nourriture des matelots pendant les relâches pour réparation du navire, la législation américaine, à la différence de la législation anglaise, les admet en avarie commune. Cette doctrine, adoptée aujourd'hui par toutes les cours des Etats-Unis, est fondée sur cette considération que le capitaine, pour échapper aux lourdes charges de la relâche, dans le cas où les loyers et nourriture n'entreraient pas en avarie commune, serait souvent disposé à continuer le voyage, malgré l'état d'innavigabilité du navire, et au risque de compromettre la cargaison : on a ainsi invoqué l'intérêt des chargeurs pour justifier cette disposition nouvelle, qui ne s'explique pas toujours en droit strict.

En cas d'arrêt du navire, les loyers et nourriture des matelots sont avarie commune pendant la durée de la détention. Cette doctrine a été longtemps contestée; mais aujourd'hui les cours américaines se rapprochent unanimement de la législation anglaise.

La loi américaine considère comme avarie simple, outre celles que nous avons indiquées précédemment : le jet des marchandises placées sur le pont; le jet de celles transportées dans la chaloupe, les sommes employées pour racheter le navire; celles employées pour le rachat des marchandises; les frais de quarantaine.

Il est de droit commun que lorsque la prise n'affecte que soit le navire, soit la cargaison et non tous deux à la fois, il n'y a pas lieu à contribution de la part de celui des deux objets qui est considéré comme neutre. Cependant il a été admis par la jurisprudence américaine que, même après la prise dans ces circonstances, la cargaison neutre était grevée de la contribution aux loyers et nourriture de l'équipage comme avarie commune; mais que les dépenses faites après le déchargement étaient des avaries particulières. On s'est fondé sur ce que le capitaine, tant qu'il a eu la garde des marchandises, a agi comme mandataire des chargeurs. — Il a été également admis, dans la dernière guerre amé-

ricaine, que les dépenses acceptées par les capitaines des navires américains, à la suite de leur capture par un corsaire des États-Confédérés et comme condition de relaxation, constituent des avaries communes. Il a été admis, au contraire, que la rançon imposée par des corsaires au navire, alors que le caractère neutre de la cargaison était reconnu par les corsaires, n'était pas avarie commune. Nous trouvons l'application de ces deux dispositions dans deux arrêts rendus par les tribunaux belges (Bruxelles, 22 nov. 1864; Anvers, 11 nov. 1863).

L'interdiction du chargement sur le tillac est interdite, comme en droit anglais. Cependant l'usage a prévalu de permettre le chargement sur tillac du bois de charpente, mais seulement pendant une partie de l'année, du 1er mai au 1er septembre de chaque année. La jurisprudence n'a consacré cet usage qu'après beaucoup d'hésitation. On sait en effet que l'interdiction de charger sur le tillac est fondée sur les dangers de ce mode de chargement pour la parfaite stabilité du navire; mais les besoins du commerce ont fait admettre l'usage dont nous parlons, seulement à l'époque de l'année où la mer est généralement plus calme.

Le jet à la mer du canot jeté sur le pont ou qui n'est pas accroché à l'endroit convenable, n'est pas admis en avarie commune, ainsi qu'en Angleterre. Néanmoins on tolère, pour les navires baleiniers, que les canots soient placés sur le pont. En outre, les canots peuvent être placés à l'arrière ou sur les flancs, suivant les règles de construction du navire, qui varient dans les différents ports.

Sur toutes les autres questions relatives à la classification des avaries, la loi des États de l'Union est conforme à celle de l'Angleterre.

Brésil. — Toutes les dépenses extraordinaires, faites pour le navire ou la cargaison, conjointement ou séparément, et tous les dommages qui surviennent au navire ou à la cargaison, depuis l'embarquement et le départ jusqu'à l'arrivée et le déchargement, sont réputés avaries. — A défaut de conventions expresses dans la charte-partie ou dans les connaissements, les avaries se règlent et se paient suivant les dispositions de la loi (art. 761 et 762 du Code de comm. brésil.).

Sont avaries grosses, en général, tous les dommages causés volontairement, en cas de péril ou de sinistre imprévu, et ceux soufferts comme conséquences de ces accidents, ainsi que les dépenses faites dans les mêmes circonstances, depuis les délibérations motivées ordonnées par la loi, lorsque ces délibérations ont été prises pour le salut commun du navire et de la cargaison, depuis son chargement et départ, jusqu'à son retour et déchargement. Outre l'application de cette règle générale, sont avaries grosses : 1° Tout ce qui est donné à l'ennemi, aux corsaires ou pirates, par voie de composition ou à titre de rachat du navire et des marchandises, conjointement ou séparément ; — 2° Le jet à la mer afin d'alléger le navire pour le salut commun ; — 3° La rupture des câbles, mâts et autres agrès faite volontairement, ainsi que le forcement de voiles pour le salut du navire et de la cargaison ; — 4° L'abandon des ancres amarres et tous autres objets, pour le salut ou le profit commun ; — 5° Les dommages occasionnés par le jet aux objets restés dans le navire ; — 6° Le dommage occasionné au navire ou à certains objets du chargement par suite du sabordement pour faciliter l'évacuation de l'eau ou pour extraire et sauver la cargaison, ainsi que les dommages occasionnés par cette opération ; — 7° Les frais de traitement et d'entretien et les indemnités dues aux gens de l'équipage blessés ou mutilés en défendant le navire ; — 8° Le rachat des hommes de l'équipage pris ou arrêtés pendant une mission qu'ils remplissaient en mer ou à terre, dans l'intérêt du navire ou de la cargaison, et les indemnités qui leur sont dues ; — 9° Les loyers et nourriture de l'équipage pendant la relâche forcée ; — 10° Les droits de pilotage et autres d'entrée et de sortie dans un port de relâche forcée ; — 11° Les frais de magasinage, quand les marchandises ont été déchargées dans le port de relâche forcée, pour permettre la réparation du navire ; — 12° Les frais de réclamation du navire et du chargement faite conjointement par le capitaine dans une seule et même instance, et les loyers et nourriture des gens de l'équipage pendant la réclamation, toutes les fois que le navire et le chargement sont relâchés et restitués ; — 13° Les frais de déchargement et de transbordement, quand il y a lieu d'alléger le navire pour lui permettre d'entrer dans un havre ou un port, soit à la

suite d'une tempête, soit pour éviter les poursuites de l'ennemi, et les dommages occasionnés aux facultés par le déchargement et le rechargement du navire en péril ; — 14° Les dommages soufferts par le corps et quille du navire qui, volontairement, se fait échouer pour prévenir la perte totale ou la prise par l'ennemi ; — 15° Les dépenses faites pour remettre le navire à flot, et toute récompense pour services extraordinaires rendus pour prévenir sa perte totale ou sa prise ; — 16° Les pertes ou dommages survenus à la cargaison par le chargement dans des barques ou alléges, en raison du péril ; — 17° Les loyers et nourriture de l'équipage, si le navire est obligé de suspendre le voyage commencé, par ordre de puissance étrangère ou par survenance de guerre ; et cela, pendant tout le temps que le navire est empêché ; — 18° Le profit maritime des sommes empruntées à la grosse pour faire face aux dépenses qui doivent entrer en avaries communes, et la prime d'assurance de ces prêts ; — 19° Les pertes souffertes par la vente d'une partie de la cargaison dans un port de relâche forcée, pour faire face aux mêmes dépenses ; — 20° Les frais judiciaires faits pour le règlement des avaries et la répartition des avaries communes ; — 21° Les frais de quarantaine extraordinaire et imprévue au moment de l'affrétement, y compris les loyers et nourriture de l'équipage pendant la quarantaine (art. 764). — Ne sont pas réputées avaries communes, bien que faites volontairement pour le profit du navire et de la cargaison, et après délibération motivée, les dépenses occasionnées par le vice propre du navire ou par la faute ou négligence du capitaine ou des gens de l'équipage. Toutes ces dépenses sont à la charge du capitaine ou du navire (art. 765).

Sont avaries simples les frais et dommages qui n'ont pas été faits ou soufferts pour l'utilité commune, pendant la durée des risques, et qui n'affectent que le navire ou la cargaison. — Sont spécialement considérés comme avaries simples : — 1° Les dommages survenus aux facultés par tempête, prise, naufrage ou cas fortuit, pendant le voyage, et les dépenses faites pour les prévenir ou les réparer ; — 2° La perte des câbles, amarres, ancres, voiles et mâts, occasionnée par tempête ou par un autre accident de mer ; — 3° Les frais de réclamation, en cas de prise, ainsi que

les loyers et nourriture de l'équipage pendant sa durée, quand le navire et la cargaison sont réclamés séparément; — 4° La réparation particulière de l'emballage ou des fûts et les frais faits pour conserver les effets avariés, quand le dommage ne résulte pas directement d'un fait donnant lieu à contribution pour avarie commune; — 5° L'augmentation de fret et les frais de chargement et déchargement, quand le navire a été déclaré innavigable et que les marchandises ont été transportées au lieu de destination sur un ou plusieurs autres navires (art. 766).

Si l'existence d'écueils ou de bancs de sable connus empêche le navire de quitter le port de départ avec charge entière, ou qu'il ne puisse entrer au port de destination sans mettre une partie de sa cargaison dans des barques, les dépenses ainsi faites pour alléger ne sont pas réputées avaries: elles sont exclusivement au compte de l'armement, à moins qu'il n'y ait stipulation contraire dans la charte-partie ou les connaissements (art. 767). — Ne sont pas non plus réputés avaries, mais sont simples dépenses à la charge du navire: les frais de pilotage et autres faits à l'entrée ou à la sortie des havres ou rivières, les droits de licence, de visite, de tonnage, d'amarrage, d'ancrage et tous autres droits exigés pour la navigation (art. 768).

Quand il est nécessaire de jeter à la mer une partie de la cargaison, on doit commencer par les marchandises et effets placés sur le pont; on jette ensuite les objets les plus pesants et de moindre valeur. Le capitaine doit faire diligence autant que possible pour noter les marques et numéros des objets jetés. — A la suite de l'acte de délibération qui justifie le jet, on doit faire la déclaration bien spécifiée des objets jetés à la mer; et si le jet occasionne quelque dommage au navire ou à la cargaison, il en est fait également mention au procès-verbal (art. 769 et 770). — Les dommages que souffrent les marchandises mises sur des barques pour alléger le navire sont ou non avaries communes, suivant que le dommage résulte d'un fait qui est classé ou non comme avarie commune (art. 771).

Buenos-Ayres. — Les art. 1472 et 1473 du Code de commerce argentin reproduisent les art. 761 et 762 du Code brésilien sur la définition des avaries (Voir *suprà*, Brésil, p. 996); l'art. 1475 repro-

duit aussi l'art. 768 du Code brésilien, sur les frais et droits divers à la charge exclusive du navire.

La nomenclature des avaries communes est donnée par l'art. 1476 dans les mêmes termes que l'art. 764 du Code brésilien. Toutefois l'art. 1476 ajoute aux frais faits pour le salut commun du navire et de la cargaison ceux faits pour le salut des personnes. En outre, l'art. 1476 modifie comme il suit l'art. 764-17° du Code brésilien : — Les loyers et nourriture de l'équipage, si, depuis le commencement du voyage, le navire est obligé de le suspendre par ordre de puissance étrangère ou par survenance de guerre, en tant que le navire et la cargaison ne sont pas déchargés de leurs obligations réciproques, ce qui arrive, par exemple, si l'affréteur a retiré les marchandises.

L'art. 1479 définit les avaries particulières comme l'art. 766 du Code brésilien ; enfin les art. 1478 et 1480 reproduisent identiquement les art. 765 et 771 du Code brésilien.

L'art. 1477 ajoute à la loi brésilienne, en reproduisant l'art. 967 du Code espagnol: si, pour couper un incendie dans un port ou dans une rade, un navire est coulé bas, la perte est considérée comme avarie commune, et tous les navires doivent y contribuer.

La loi argentine ne reproduit pas les autres dispositions de la loi brésilienne sur la classification des avaries.

Chili. — Le Code de commerce chilien définit les avaries de la même manière que le Code brésilien ; et l'art. 1085 reproduit l'art. 768 du Code brésilien, sur les frais et droits ordinaires de navigation qui ne sont pas classés comme avaries.

Sont avaries communes non-seulement les dommages qui, en vertu de délibérations motivées et avant ou depuis le voyage commencé, sont occasionnés au navire et à la cargaison, conjointement ou séparément, pour les sauver d'un péril imminent; mais aussi les dommages qui sont la conséquence directe et inévitable de ce sacrifice, et les frais imprévus faits pour le profit commun, dans les formes et délais qui viennent d'être indiqués (art. 1089). On comprend dans la classe des avaries communes : 1° Tout ce qui est donné aux ennemis ou pirates par composition et à titre de rachat du navire, de la cargaison ou de tous deux à la fois; —

2° Les loyers et nourriture de l'équipage pendant sa détention jusqu'à son retour au navire ou à son rapatriement; — 3° Les frais faits pour réclamer conjointement la liberté du navire et de la cargaison capturés, et les frais de séjour des capitaine, officiers et gens de l'équipage pendant la détention, y compris les loyers et nourriture; — 4° Les dommages éprouvés par le navire ou la cargaison dans la défense contre les ennemis ou pirates, les munitions de guerre consommées dans le combat, et les récompenses promises ou données aux gens de mer pour stimuler leur valeur; — 5° Les frais de traitement, nourriture et assistance des hommes de mer et passagers blessés, mutilés ou estropiés en défendant le navire ou au service de la manœuvre pendant le combat, et les loyers dus aux matelots jusqu'à leur complet rétablissement; — 6° Les loyers, nourriture et rachat du matelot pris ou détenu, alors qu'il a été envoyé à terre ou en mer pour le service du navire; — 7° Les loyers et nourriture de l'équipage pendant que le navire attend un convoi ou qu'il séjourne dans un port neutre par crainte fondée des ennemis ou pirates, ou que le port de destination est bloqué; — 8° La perte des choses jetées à la mer pour alléger le navire, que ces objets appartiennent au navire, à la cargaison ou à l'équipage, et le dommage occasionné par le jet; — 9° L'action de couper ou de mettre hors d'usage, après délibération, les mâts, vergues, câbles, amarres, voiles ou tout autre objet dépendant du navire; — 10° L'abandon volontaire des ancres, cordages, barques et autres apparaux pour prévenir un abordage ou tout autre risque de mer; — 11° Les dommages causés par le forcement de voiles pour sauver le navire ou la cargaison d'un péril imminent; — 12° Le dommage volontairement causé au navire pour éteindre un incendie ou faciliter l'écoulement de l'eau, le jet, l'allégement ou le déchargement, et celui occasionné par ces opérations; — 13° Les frais d'allégement ou de transbordement d'une partie de la cargaison pour gagner un port autre que celui de destination, et échapper ainsi à la poursuite de l'ennemi ou des pirates, à une tempête ou à tout autre risque de mer, et la perte des objets jetés ou transbordés ou la détérioration qui leur est occasionnée par l'allégement, le transbordement ou le rechargement; — 14° Les loyers et nourriture de l'équipage, en cas

de relâche forcée pour le profit commun, mais pendant le temps strictement nécessaire pour remédier aux nécessités qui ont causé la relâche; les droits d'entrée ou de sortie du port, les frais de rechargement et de déchargement, le dépôt dans des magasins des marchandises qui ne peuvent rester à bord pendant les réparations; — 15° Le montant de la valeur des marchandises vendues dans une relâche forcée pour réparer le navire, lorsque le dommage souffert est lui-même avarie commune; le profit maritime, la commission des sommes empruntées à la grosse pour couvrir les frais de réparations, et la prime d'assurance de ces frais; — 16° Les dommages occasionnés conjointement ou séparément au navire ou à la cargaison par l'échouement volontaire qui a lieu pour sauver d'un risque de mer, et les frais faits pour mettre le navire à flot; — 17° Les frais d'expertise, de règlement et de répartition des avaries communes; — 18° Et généralement toutes les pertes, dommages et frais qui surviennent dans les circonstances indiquées dans l'art. 1089 précité (art. 1090).

Pour déterminer la responsabilité de l'assureur du navire et celle du prêteur à la grosse sur corps et quille, on considère comme avaries communes les dommages que souffre le navire et les frais occasionnés par la navigation sur lest, en temps qu'ils rentrent dans les cas indiqués par l'art. 1089 (art. 1091).

Il appartient à la junte des officiers du navire de décider l'exécution des sacrifices qui constituent l'avarie commune. Les chargeurs ou leurs subrécargues y sont entendus pour protester, s'il y a lieu; mais ils n'ont pas voie délibérative. Les résolutions de la majorité sont exécutées nonobstant l'opposition des chargeurs ou subrécargues, et sous la responsabilité de ceux qui les ont prises. Dans ce cas, les chargeurs conservent le droit de réclamer des dommages-intérêts à raison des résolutions entachées de dol, négligence ou ignorance. En cas de partage, la voix du capitaine est prépondérante. — Si l'imminence du péril ne permet pas de délibérer, le capitaine peut prendre lui-même toutes résolutions pour le salut commun, mais sous sa responsabilité. Il peut même prendre une résolution contraire à l'avis de la majorité, lorsqu'il juge que cet avis nuirait à l'intérêt commun; mais il le fait sous sa seule responsabilité. — Si l'urgence du péril ne

l'empêche pas, le capitaine doit consigner dans le journal de navigation les résolutions de la junte, avant de les mettre à exécution. Cet acte mentionne la convocation et l'audition des chargeurs ou subrécargues présents à bord, les motifs de la résolution, les avis contraires et les arguments présentés par les dissidents; l'acte est signé de tous ceux qui ont assisté à la délibération. Le capitaine doit remettre une copie certifiée de l'acte au greffier du juge de commerce du premier port chilien où il aborde, dans les vingt-quatre heures à partir du moment où le navire est admis en libre pratique, et attester en même temps sous serment tous les faits qui y sont contenus. S'il aborde à un port étranger, la présentation et ratification de l'acte se fait devant le consul chilien, et à son défaut, devant les autorités étrangères compétentes. — Les chargeurs ou subrécargues présents à bord, qui n'ont pas été appelés et entendus, sont déchargés de la contribution aux avaries communes, tout en conservant le droit d'exiger eux-mêmes la contribution des autres intéressés; cette disposition ne s'applique pas au cas où l'imminence du péril n'a pas permis de délibérer. — Aussitôt que cesse le péril qui a obligé le capitaine à prendre seul une résolution, il doit faire dans le journal de navigation une relation détaillée de l'événement et la signer, en y exprimant les motifs de sa détermination et ceux qui l'ont empêché de réunir la junte et d'entendre les chargeurs ou subrécargues. Les officiers du navire et les chargeurs ou leurs représentants peuvent s'abstenir de signer la relation; mais s'ils la signent, ils doivent l'appuyer de leur serment (art. 1097 à 1101).

Sont avaries particulières tous dommages que souffrent le navire ou la cargaison, depuis l'embarquement ou le débarquement, par accident de mer ou force majeure, par vice propre de la chose ou par le fait de l'armateur, du capitaine, de l'équipage, des chargeurs, des passagers ou de toute autre personne, et tous frais faits pour le profit exclusif du navire, de la cargaison ou de l'un des deux. — La loi classe comme avaries particulières : — 1° Les choses dont s'emparent les capteurs du navire, sans qu'il y ait eu convention, et celles qui leur sont remises spontanément par les chargeurs pour sauver leurs marchandises; — 2° Les frais de réclamation pour obtenir la liberté du navire ou de la cargai-

son séparément, et les loyers et nourriture de l'équipage pendant la procédure; — 3° La perte du navire et du reste de la cargaison, après l'allégement; — 4° Les frais de sauvetage; — 5° La réparation des tonneaux, pipes, ou de tout autre emballage, et les frais faits pour la conservation des marchandises avariées, à moins que le dommage ne provienne directement d'une cause ayant les caractères de l'avarie commune; — 6° La différence entre le prix de vente des marchandises vendues pour subvenir aux besoins du navire en cas de relâche forcée par fortune de mer, et leur valeur au port de destination; — 7° Les frais de relâche pour avitailler le navire ou y faire des réparations nécessitées par la tempête ou tout autre accident de mer; — 8° Les loyers et nourriture de l'équipage pendant l'arrêt par ordre de puissance ou par force majeure, sans distinguer si le navire est frété au voyage ou au mois; — 9° L'augmentation de fret et les frais de déchargement, en cas d'innavigabilité déclarée, lorsque les marchandises sont transbordées sur un autre navire pour le compte des chargeurs; — 10° Les loyers et nourriture de l'équipage pendant la quarantaine ordinaire; — 11° Et généralement tous les dommages et frais qui ne tournent pas au profit commun du navire et de la cargaison, et qui ne sont pas classés comme avaries communes. — Le propriétaire de la chose qui a souffert le dommage ou occasionné les frais supporte l'avarie particulière, sauf son recours afin d'indemnité contre le tiers qui, par son fait, aurait causé le préjudice.

Sont classés comme avaries communes, bien que n'ayant pas tous les caractères distinctifs de cette sorte d'avaries: — 1° L'action de couler bas le navire incendié ou celui qui est menacé de l'être, afin d'éviter que le feu ne se propage; — 2° Les loyers et nourriture de l'équipage, en cas de détention du navire frété au mois; — 3° Les frais de quarantaine qui n'ont pu être prévus lors de l'affrétement, et les loyers et nourriture de l'équipage pendant la quarantaine; — 4° Le dommage résultant de la confusion des marchandises par la volonté des chargeurs ou par cas fortuit, lorsqu'il n'est plus possible de déterminer quel est le propriétaire des choses avariées ou perdues; — 5° Les dommages occasionnés par l'abordage douteux (art. 1124 à 1127).

Pérou. — Même législation qu'en Espagne (Voir *suprà*, Esp., p. 965).

Amérique centrale. — Mexique. — Même législation qu'en Espagne (Voir *suprà*, Esp., p. 965).

Pays musulmans. — (Voir *suprà*, chap. 1er, p. 586.)

CHAPITRE XI

DU RÈGLEMENT DES AVARIES.

LÉGISLATION FRANÇAISE.

Nous diviserons ce chapitre en six paragraphes. Le premier comprendra tout ce qui se rapporte à l'exercice de l'action en contribution et de celle en avarie, tant par l'assuré contre l'assureur responsable du risque, que par le propriétaire du navire ou l'un des chargeurs qui a souffert une avarie commune contre les autres intéressés au navire et au chargement; le second paragraphe aura pour objet la contribution aux avaries communes et au jet à la mer; le troisième, le règlement des avaries particulières sur navire; le quatrième, le règlement des avaries particulières sur marchandises; le cinquième, le règlement des dépenses extraordinaires faites en cours de voyage; et le sixième, le paiement par les assureurs après le règlement des avaries.

§ 1. — De l'action en contribution et de l'action d'avarie.

Tout dommage éprouvé par la chose assurée par événement de mer, toute dépense faite pour la conservation de la chose assurée, en dehors des cas où le délaissement est ouvert, constitue une avarie commune ou simple, suivant les distinctions établies au chapitre précédent.

Il faut bien distinguer l'action en contribution de l'action d'avarie. L'action en contribution est celle qui a pour objet le règlement et la répartition des avaries communes entre tous les intéressés; l'action d'avarie s'entend du recours de l'un des contribuables contre son assureur; elle s'entend aussi du recours de l'assuré contre l'assureur à raison d'avaries particulières.

Le chargeur qui a subi une avarie commune exerce son action contre les autres chargeurs tenus de contribuer, par voie de répartition, à la réparation du dommage causé pour le profit commun; et si ce chargeur, étant assuré, a fait délaissement à l'assureur, c'est celui-ci qui exerce l'action de l'assuré aux droits duquel il est subrogé.

L'assureur ne répond pas seulement du dommage causé directement par un événement de mer; il répond encore des autres dommages et des dépenses qui ont été la conséquence du premier dommage et qui résultent de la même cause. Ainsi, lorsque des marchandises assurées sont chargées sur un navire qui vient à être déclaré innavigable, et que le capitaine a dû en louer un autre moyennant un fret plus élevé que le fret convenu, cet excédant de fret est à la charge de l'assureur, de même que les pertes et détériorations qui peuvent résulter du déchargement.

Nous avons déjà vu, au chapitre précédent, l'intérêt de la distinction entre les avaries particulières et les avaries communes. Les avaries particulières sont supportées et payées par le propriétaire de la chose qui a essuyé le dommage ou occasionné la dépense, aux termes de l'art. 404, sauf, s'il est assuré, son recours contre l'assureur; tandis que, suivant l'art. 401, les avaries communes sont sup-

portées par les marchandises et par le navire et le fret, les chargeurs contribuant pour la totalité de la valeur des marchandises, et l'armateur pour la moitié seulement du navire et du fret; la répartition est faite au marc le franc de la valeur totale des choses qui contribuent.

L'action d'avarie peut être intentée, non-seulement dans les divers cas d'avaries, mais même quand il y a perte totale et que l'assuré, en droit de faire délaissement, opte pour l'action d'avarie. Cette faculté d'opter résulte expressément de l'art. 409 du Code de commerce. Il y a plus, l'assuré qui a intenté à tort l'action en délaissement et qui a échoué, peut intenter ensuite l'action d'avarie. Enfin, l'assuré qui a intenté l'action en délaissement peut y renoncer avant qu'il ne soit statué et exercer l'action d'avarie, qui est l'action ordinaire et naturelle. Mais l'option, une fois acceptée par l'assureur ou validée par un jugement, devient irrévocable.

Il est rare que l'assuré préfère l'action d'avarie à l'action en délaissement; mais cet intérêt peut se rencontrer, par exemple, quand un vieux navire, déclaré innavigable dans un port de relâche, a été frété pour un prix élevé et qu'il trouve moyen de faire transborder les marchandises sur un autre navire pour un fret inférieur : l'armateur se garde bien alors de faire le délaissement qui s'étendrait au fret aussi bien qu'au navire, mais il exerce seulement l'action d'avarie et acquitte le fret du navire transbordeur pour conserver le droit de garder le fret entier.

L'assuré est tenu de faire option dans le délai déterminé par l'art. 373 du Code de commerce, ainsi qu'il a été jugé par la Cour de cassation (29 avril 1834). L'action d'avarie est ouverte après l'accomplissement du voyage convenu, ou après la rupture de ce voyage survenue par des

accidents de mer, c'est-à-dire après l'événement qui a mis fin aux risques. Mais l'assuré serait en droit d'exercer l'action d'avarie, même avant la fin des risques, si l'assureur était en état de faillite.

Suivant quelle loi se fait le règlement des avaries? Disons d'abord que, d'après la jurisprudence française, c'est la loi du pavillon du navire qui détermine la classification des avaries, et non la loi du port de reste; c'est aussi suivant la loi du pavillon qu'il est procédé au règlement des avaries (Cass., 11 fév. 1862). En conséquence, le règlement dans un port étranger se fait devant le consul du pavillon et non devant l'autorité judiciaire étrangère, à moins qu'il n'y ait pas de consul français (Cass., 26 avril 1832). C'est en conformité de ce principe que les tribunaux français ont été jugés incompétents pour procéder à un règlement d'avaries concernant un navire étranger, entre étrangers n'appartenant pas à la même nation (Caen, 2 mars 1863).

Le lieu de la compétence est indiqué par la nature même de l'action d'avarie : cette action est réelle; par suite, le destinataire qui l'exerce agissant comme propriétaire et non comme cessionnaire des droits du chargeur-expéditeur, c'est au lieu convenu pour le déchargement, c'est-à-dire au port de destination ou port de reste que doit se faire le règlement. Il en est de même lorsque cette action est intentée par le capitaine, à raison de la contribution aux avaries communes; car il agit alors comme mandataire, soit de l'armateur, soit des chargeurs (Mars., 12 mars 1835; Bord., 6 avril 1863; Aix, 27 fév. 1865).

Du reste, l'art. 414 du Code de commerce établit en ces termes la règle à suivre : — « L'état des pertes et dommages est fait dans le lieu du déchargement du navire, à

la diligence du capitaine et par experts. — Les experts sont nommés par le tribunal de commerce, si le déchargement se fait dans un port français. — Dans les lieux où il n'y a pas de tribunal de commerce, les experts sont nommés par le juge de paix. — Ils sont nommés par le consul de la République, et, à son défaut, par le magistrat du lieu, si la décharge se fait dans un port étranger. — Les experts prêtent serment avant d'opérer. »

En conséquence, le règlement ne pourrait se faire au port de relâche où le navire serait réparé, lors même que le voyage serait rompu dans ce lieu; et s'il intervenait à cet effet une convention contraire entre le capitaine et le propriétaire du chargement, cette convention irrégulière ne pourrait être opposée par l'assuré aux assureurs (Aix, 25 fév. 1865). Ceux-ci sont, au contraire, en droit d'exiger que le règlement soit fait comme si le navire était arrivé au lieu de reste, et qu'on porte ainsi au compte des avaries communes les frais de déchargement, de magasinage et de rechargement de la cargaison, qui auraient été faits si le voyage s'était continué.

Si le déchargement doit se faire successivement dans plusieurs ports d'escale, le règlement se fait au lieu de la destination principale et du déchargement de la plus importante partie de la cargaison (Mars., 21 mai 1845).

Il est admis néanmoins que le capitaine peut agir en règlement d'avaries au port de départ, lorsqu'il justifie de l'impossibilité d'y procéder au port de reste, par exemple, si des événements de force majeure ont créé une impossibilité; si, sur le refus des consignataires de recevoir le chargement et d'en payer le fret, il y a lieu d'agir contre les chargeurs au port de départ; enfin si la loi ou la jurisprudence des tribunaux du port de reste s'op-

pose à la recevabilité de l'action d'avarie (Cass., 13 août 1840).

Le règlement d'avaries, fait au lieu de déchargement, n'est opposable aux assureurs que s'ils ont été dûment appelés (Cass., 16 fév. 1841; Bord., 29 déc. 1865). Cependant nous trouvons un arrêt contraire du tribunal du Havre (29 août 1864). La Cour de Bordeaux a également décidé que les assureurs ne sont pas fondés à contester le règlement, s'il n'y a dérogation expresse dans la police (21 mars 1863). L'art. 23 de la police de Bordeaux porte, en effet : « Les indemnités pour sinistre et avaries, grosses ou particulières, sont réglées suivant les usages de France, quels que soient les lieux où le sinistre est survenu, où le voyage s'est terminé et où le règlement a été opéré. » En présence de cette dérogation, il a été jugé que les assurés devaient consentir, lorsqu'ils demandaient aux assureurs le remboursement de la contribution aux avaries communes mise à leur charge, à ce qu'il fût procédé à un nouveau règlement sur les bases déterminées par le tribunal français (Bord., 29 déc. 1865).

En dehors de ce cas, le règlement d'avaries communes, régulièrement fait par le consul français à l'étranger, est obligatoire pour les assureurs français, et ils ne peuvent demander l'établissement d'un nouveau règlement que s'ils n'ont pas été mis en cause devant l'autorité judiciaire du lieu du déchargement, afin de voir déclarer commun avec eux le jugement à intervenir (Havre, 5 août 1851).

Le règlement est aussi valablement fait par l'autorité étrangère compétente, à défaut de consul, aux termes de l'art. 416.

De ce que les assureurs ne sont tenus d'accepter le règlement d'avaries que lorsque les débats ont été contra-

dictoires, il faut induire nécessairement que le règlement basé sur une erreur du juge ne peut leur être opposé, s'ils n'ont pas été dûment appelés (Aix, 27 fév. 1865). Nous trouvons cependant un arrêt contraire du même tribunal, mais antérieur (Aix, 1er fév. 1827).

Lorsque les assureurs et l'assuré sont tombés d'accord pour faire expertiser les marchandises avariées, conformément aux usages de la place, une nouvelle expertise ne peut être demandée par l'une des parties que s'il est relevé des erreurs matérielles, et ces erreurs peuvent être relevées même après l'homologation et l'exécution.

Nous reviendrons sur ces diverses questions en traitant de la règle *Locus regit actum*, au chapitre de la *Compétence et de la Procédure commerciale, et spécialement de la procédure maritime.*

Aux termes de l'art. 408. — « Une demande pour avaries n'est point recevable, si l'avarie commune n'excède pas un pour cent de la valeur cumulée du navire et des marchandises, et si l'avarie particulière n'excède pas aussi un pour cent de la valeur de la chose endommagée (Voir *suprà*, chap. VII, p. 747).

La franchise de un pour cent se calcule sur la perte matérielle : ainsi l'assuré ne pourrait ajouter à la perte les frais de réclamation ou d'évaluation, afin d'en grossir le montant pour qu'il excédât un pour cent. Enfin il est admis que, lorsque la perte excède un pour cent, l'assureur doit l'acquitter intégralement, et qu'il ne se libère pas en offrant l'excédant de un pour cent. On ajoute à la perte les intérêts calculés du jour de la dépense affective au jour du rem- boursement réel.

Il importe de remarquer que la franchise de un pour cent, édictée par l'art. 408, n'est applicable que dans les

règlements entre l'assuré et l'assureur ; mais qu'elle n'est nullement applicable dans les règlements de contribution aux avaries communes entre le capitaine et les chargeurs (Rouen, 9 juill. 1824 ; Mars., 1er déc. 1824 ; Anvers, 13 juill. 1840). Cependant le capitaine et le chargeur peuvent stipuler entre eux une franchise, même pour avaries communes.

La franchise d'avaries, comme nous l'avons vu sur l'art 409, peut s'appliquer soit à toutes avaries communes ou particulières, soit aux avaries particulières seulement ; et dans ce dernier cas, les assureurs ne sont tenus qu'au remboursement de la contribution de l'assuré aux avaries communes.

Le chargeur peut-il, par une clause spéciale, s'affranchir de la contribution aux avaries communes et rester ainsi chargé de celles dont il aurait à souffrir, de même que si elles étaient avaries particulières ? Il a été jugé qu'une telle stipulation était contraire à l'intérêt de la navigation et à l'ordre public, parce que, s'il y avait péril, le capitaine pourrait hésiter entre son intérêt et celui d'autrui. Un arrêt d'Aix, du 25 novembre 1859, a tiré un argument par analogie de ce que la dispense de contribuer aux avaries ne pouvait être valablement stipulée par un prêteur à la grosse. Le tribunal de Marseille a refusé de valider une telle clause (Mars., 21 juin 1855, et 17 janv. 1862).

L'assuré qui réclame l'indemnité pour avaries est tenu de justifier tant du chargement que de la perte qui lui a été causée par fortune de mer ; il doit aussi justifier de son intérêt sur la chose assurée. L'assureur est admis à la preuve des faits contraires à ceux qui sont consignés dans les attestations. On applique à cet égard les règles que nous avons exposées, relativement au délaissement.

La preuve du sinistre ou de l'avarie se fait aussi par les mêmes moyens que dans les cas de délaissement. L'assuré doit établir non-seulement que le dommage a eu lieu dans le temps et sur la route indiquée par la police, mais encore qu'il est le résultat de l'un des risques de mer garantis par l'assurance (Voir *suprà*, p. 898 et suiv.).

Nous avons vu, au chapitre du *Capitaine* (Voir p. 180), et à celui de l'*Affrétement* (Voir p. 380 et suiv.), quelle était la responsabilité du capitaine, légalement tenu d'exiger des destinataires le montant de leurs contributions aux avaries communes. Nous reviendrons encore sur cette question, en traitant des *Prescriptions et déchéances*. Le destinataire est déchargé à cet égard, lorsque le capitaine lui a donné quittance du fret, sans réserve des avaries; mais la réserve expresse aurait la même force qu'une protestation signifiée (Mars., 17 janv. 1862). Il est hors de doute que la demande en règlement d'avaries communes serait recevable, à plus forte raison, s'il y avait seulement eu délivrance de la marchandise avant le paiement du fret (Mars., 27 nov. 1865).

Si le fret avai été payé d'avance, la délivrance des marchandises, sans protestation préalable quant à la contribution pour avarie, serait opposable au capitaine; mais elle ne le serait que pour les avaries éprouvées par le navire. En effet, s'il s'agit d'avaries communes éprouvées par les marchandises, c'est au destinataire qui ne reçoit pas les effets portés au connaissement à faire la protestation.

Le règlement des comptes d'avaries et de dépenses, la répartition des indemnités entre chacun des intéressés sont des calculs longs et minutieux. On donne le nom de *dispacheurs* à ceux qui font profession d'établir ces règlements, et celui de *dispache* ou *dispatch* au règlement

même. Ces fonctions fort délicates et qui exigent des connaissances assez étendues, en même temps qu'une intégrité irréprochable, ne sont pas publiques en France, comme elles le sont dans d'autres pays. Aussi les dispaches ne sont que des règlements amiables, dont le mérite consiste dans l'exactitude du mode de classement et du compte de répartition. Le règlement renferme, outre le classement des dommages et dépenses, suivant leur origine et leur nature, un résumé préliminaire du livre du bord, du rapport de mer et des autres pièces justificatives.

Les dispacheurs sont communément désignés comme experts par les tribunaux; ils peuvent aussi être désignés par la convention des parties ou seulement par l'une d'elles, afin de constater l'état des marchandises au port de déchargement.

L'art. 416 dispose : — « Les experts nommés en vertu de l'article précédent, font la répartition des pertes et dommages. — La répartition est rendue exécutoire par l'homologation du tribunal. — Dans les ports étrangers, la répartition est rendue exécutoire par le consul de la République, ou à son défaut, par tout tribunal compétent sur les lieux. »

§ 2. — Du règlement de la contribution aux avaries communes et au jet à la mer.

Le capitaine n'est pas seulement le mandataire légal de l'armateur ; nous avons déjà vu dans quelles limites il était aussi celui des chargeurs. Ainsi c'est à lui qu'il appartient de provoquer le règlement judiciaire des avaries souffertes par les marchandises; par suite le propriétaire du chargement est lié par le capitaine exer-

çant l'action en contribution. Il y a plus, le capitaine serait responsable, suivant les principes généraux que nous avons déjà développés, du défaut de constatation des avaries et de la négligence à en faire opérer judiciairement le règlement et le classement.

On ne peut contester au capitaine le pouvoir de signer un compromis portant nomination d'experts amiables compositeurs pour régler souverainement les avaries communes ; mais si le compromis était rédigé dans une langue qui fût étrangère au capitaine, celui-ci devrait être assisté d'un interprète, sans quoi l'on présumerait que le consentement aurait pu ne pas être donné en connaissance de cause (Mars., 4 avril 1861).

Nous rappelons ici, pour en faire l'application, les principes que nous avons déjà exposés au chapitre précédent (Voir *suprà*, p. 945 et suiv.).

La condition essentielle, pour qu'il y ait lieu à contribution pour avaries communes, c'est que le sacrifice ait profité à la masse des intéressés au navire et au chargement : ainsi l'action contributoire est refusée, si le jet à la mer, bien qu'opéré après délibération régulière, n'a pas empêché le navire de périr ; mais elle doit être ouverte, si le navire a pu atteindre le port de refuge, même dans l'état d'innavigabilité.

En effet, si, dans ce cas, le navire est réputé perdu pour son propriétaire, il est réputé sauvé, à l'égard de l'armateur dont la cargaison a pu être transportée et mise à l'abri. L'art. 425 dispose, il est vrai, que « les marchandises ne contribuent point au paiement du navire perdu ou réduit à l'état d'innavigabilité » ; mais cet article ne s'entend que du cas où le navire, sauvé une première fois par le jet, vient à se perdre en continuant sa route, tandis que les mar-

chandises ont pu être sauvées par un secours étranger.

Les règles générales sur cette matière sont établies d'après les distinctions suivantes : si le jet n'a pas empêché le navire de périr par l'accident auquel on voulait échapper, les marchandises sauvées ne contribuent point ; si le navire, bien que devenu innavigable, a pu gagner le port de refuge, la cargaison contribue aux dépenses et aux pertes étrangères à l'innavigabilité ; si le navire, d'abord sauvé par le jet, périt par un accident nouveau, le jet conserve son caractère d'avarie commune, et la perte ultérieure du navire est seule avarie particulière ; il en est de même si le second sinistre rend le navire seulement innavigable.

Remarquons encore que le jet doit avoir eu pour résultat de sauver à la fois le navire et la cargaison, et non pas seulement l'un ou l'autre.

Une autre condition essentielle, c'est qu'il n'y ait pas, dans le jet, faute personnelle du capitaine, sans quoi l'avarie ne pourrait être classée ni répartie comme avarie commune.

Lors même que le jet n'est pas classé comme avarie commune, parce que le navire a péri, les frais de sauvetage sont néanmoins répartis au marc le franc entre les chargeurs (Cass., 22 fév. 1864). Les frais de sauvetage d'un navire abandonné sont également classés en avaries communes (Poitiers, 30 déc. 1867). Cependant, si le sauvetage a lieu à l'entrée du navire au port de destination et après naufrage du corps, les frais de sauvetage des facultés sont classés comme avaries particulières (Mars., 29 fév. 1840 ; Honfleur, 1er avril 1860).

Quelles sont les choses qui contribuent aux avaries communes ? Notons d'abord quelques principes communs aux

règlements d'avaries grosses, éprouvées soit par le navire, soit par les marchandises. D'un côté, tout ce qui se trouve à bord, au moment du sacrifice ou de la dépense extraordinaire réputée grosse avarie, contribue à l'indemnité du dommage, dans la proportion de son intérêt. D'un autre côté, l'indemnité a seulement pour résultat de placer le propriétaire de la chose sacrifiée dans la situation qu'il aurait eue si la chose fût restée à bord, et que le sacrifice eût porté sur tout autre objet.

L'art. 417 indique les trois éléments qui concourent à la répartition : 1° les effets sacrifiés; 2° les effets sauvés; 3° la moitié du navire et la moitié du fret. Ainsi les marchandises jetées contribuent elles-mêmes au jet, en ce sens que le propriétaire doit la déduction de sa part contributive. Les marchandises débarquées dans un port de relâche, après les sacrifices faits dans l'intérêt commun, doivent également contribuer. L'art. 417 ajoute que les divers objets qui contribuent sont estimés à proportion de leur valeur au lieu du déchargement. C'est aussi suivant leur valeur, au lieu du déchargement, que les marchandises sacrifiées sont estimées. L'art. 415 dit en effet : — « Les marchandises jetées sont estimées suivant le prix courant du lieu du déchargement; leur qualité est constatée par la production des connaissements et des factures, s'il y en a. »

Ces principes posés, nous avons à indiquer successivement les divers modes d'évaluation du navire, du fret et des marchandises, soit que ces objets contribuent aux avaries communes, soit que leur propriétaire exerce, au contraire, l'action en contribution.

En ce qui concerne l'évaluation du navire qui doit contribuer, disons d'abord que le navire est estimé d'après sa valeur au port de déchargement, et non d'après

sa valeur au départ ou portée dans la police d'assurance (Bord., 29 déc. 1865); il n'y a pas lieu d'ajouter à la valeur contribuable du navire le montant des réparations faites au port de relâche (Caen, 2 nov. 1828).

La déduction du tiers sur la valeur des objets du navire achetés en remplacement de ceux qui sont sacrifiés, comme représentant la différence du neuf au vieux, est faite d'après la valeur au lieu de reste, et non suivant le coût d'achat au lieu où le remplacement est effectué (Mars., 20 fév. 1856). Le calcul se fait sur les bases que nous indiquerons au paragraphe suivant.

La déduction du tiers est un simple usage, justifié par l'usure naturelle du navire et les fatigues de la navigation, toutes choses que compense le fret; mais cette déduction pourrait ne pas avoir lieu pour les objets en fer, alors qu'il n'y aurait pas d'usage constant ni de convention qui dût la faire admettre (Mars., 8 oct. 1856).

Il n'y a lieu à la déduction du tiers que pour les objets remplacés, mais nullement pour ceux qui sont réparés. Cependant, lorsqu'un emprunt à la grosse a été fait pour remplacer des objets qui ont éprouvé des avaries communes, le change maritime, admis lui-même en avarie commune, est calculé sur la valeur intégrale des objets avariés et remplacés, et non sur la valeur de ces objets, le tiers déduit (Mars., 29 fév. 1856).

Il peut arriver qu'après le sacrifice des agrès et apparaux, constituant une avarie commune, le navire éprouve d'autres dommages qui soient la conséquence de cette avarie, et qui procèdent de la même cause; dans ce cas, il y a lieu de suivre une autre règle pour l'estimation de la valeur du navire. Ainsi le navire qui, à la suite de grosses avaries, est déclaré innavigable, est estimé pour sa valeur

entière, sous la déduction de son prix de vente à l'état avarié. De plus, pour obtenir la valeur contribuable du navire, il faut y réunir fictivement les objets sacrifiés et estimer le tout, de telle sorte que le navire contribue réellement pour la moitié de sa valeur au moment du sinistre (Bord., 15 mai 1856). Cependant la Cour de Bordeaux avait suivi antérieurement un autre mode d'estimation (30 juin 1865) : ainsi elle avait admis qu'il fallait estimer séparément la valeur du navire, en y ajoutant la moitié de la valeur des objets sacrifiés.

L'estimation du fret qui doit contribuer pour moitié est déterminée par les chartes-parties et les connaissements ; mais si le taux du fret n'a pas été fixé, on prend le cours moyen au lieu et à l'époque du chargement ; et si aucun cours n'a été coté, on l'établit eu égard à la nature du voyage, à celle de la cargaison, à la portée et à la cote du navire (Mars., 24 déc. 1832; Bord., 30 juin 1865). Lorsqu'il y a fret lié, c'est-à-dire stipulé pour l'aller et le retour, le fret contribue au prorata afférent au voyage dans lequel se sont produites les avaries communes (Mars., 28 avril 1834).

Le fret payé d'avance, même avec dispense de remboursement, doit contribuer également pour moitié; l'armateur ne serait pas fondé à demander que les marchandises contribuassent sans que le fret payé d'avance contribuât aussi (Mars., 19 déc. 1866).

Lorsque de nouvelles marchandises sont embarquées dans un lieu de relâche pour remplir le vide laissé par celles jetées à la mer, leur fret doit contribuer et profiter à tous pour la réparation au jet (Mars., 24 sep. 1866).

L'art. 418 fixe les règles à suivre pour l'estimation des marchandises : — « Si la qualité des marchandises a été

déguisée par le connaissement, et qu'elles se trouvent d'une plus grande valeur, elles contribuent sur le pied de leur estimation, si elles sont sauvées ; — elles sont payées d'après la qualité désignée par le connaissement, si elles sont perdues. — Si les marchandises déclarées sont d'une qualité inférieure à celle qui est indiquée par le connaissement, elles contribuent d'après la qualité indiquée par le connaissement, si elles sont sauvées ; — elles sont payées sur le pied de leur valeur, si elles sont jetées ou endommagées. »

Le prix des marchandises contribuables est établi par leur valeur au lieu de débarquement, et non suivant la facture ou la valeur portée dans la police. Dans cette évaluation, on déduit le fret des marchandises, ce qui est de toute justice, puisque l'armement seul doit contribuer pour la moitié du fret. La valeur des marchandises peut être établie par une vente publique au lieu de déchargement. Cependant les factures et les connaissements peuvent être consultés pour déterminer, non la valeur, mais la nature et la qualité des objets sacrifiés. Nous avons vu, par la disposition de l'art. 418 précité, que la loi édictait un mode particulier d'estimation pour le cas où la véritable valeur était déguisée. Mais s'il n'y avait pas de connaissement, le consignataire, n'ayant pas ainsi d'éléments pour permettre de fixer la valeur, serait débouté de sa demande en contribution (Mars., 4 déc. 1863).

Les règles que nous venons d'exposer se rapportent à l'estimation pour fixer, entre le propriétaire du navire et celui de la cargaison, la part contributive de chacun ; mais l'estimation se fait suivant des règles différentes, comme nous le verrons ci-après, quand il s'agit du recours de

l'assuré contre l'assureur, à raison du remboursement de sa contribution.

Le compte des avaries tant communes que particulières se fait en établissant d'abord une masse active, comprenant l'évaluation des dommages ou des dépenses constituant des avaries communes et l'indication des ayants droit à l'indemnité; puis, on établit la masse passive, comprenant les objets sauvés et l'indication des propriétaires qui doivent l'indemnité à ceux dont la chose a été sacrifiée. La balance de ces deux masses donne le rapport de contribution pour la répartition des indemnités. Chaque masse active ou passive comprend deux comptes distincts : celui des marchandises et celui du navire et du fret; et l'on porte à chacun de ces comptes sa part contributive aux frais et dépenses, sans distinguer si ces frais et dépenses se rapportent soit au navire, soit à telle ou telle partie de la cargaison. Quant aux avaries particulières, elles sont portées au compte de celui des objets, navire ou cargaison, qui doit seul supporter le dommage ou la dépense. Les frais de sauvetage faits dans l'intérêt commun sont supportés par la masse, suivant les règles que nous avons indiquées plus haut (Voir p. 1016).

Les effets sacrifiés devant concourir à la contribution de même que les effets sauvés, on reconstitue l'intégralité du chargement, pour simplifier les comptes, en réunissant fictivement les effets sacrifiés à ceux qui ont été sauvés; on procède de même pour le navire, en réunissant fictivement les parties sacrifiées à celles qui ont été sauvées.

Le montant des avaries communes est établi d'après les comptes des fournisseurs et ouvriers; mais il arrive souvent que ces dépenses se rapportent à la fois et dans le même compte à des avaries communes et à des avaries

particulières; l'expert doit en présence de cette confusion, arbitrer suivant l'équité.

Il faut considérer, dans le règlement des comptes d'avaries communes, que la responsabilité du contribuable ne peut excéder la valeur des effets sauvés, puisque le contribuable peut se libérer par l'abandon, suivant les principes généraux que nous avons déjà exposés : en conséquence, la responsabilité du chargeur est limitée soit à la valeur du sauvé, soit au produit net de la marchandise, si la vente en a été opérée.

L'art. 429 prévoit le cas où le recouvrement des objets jetés donne lieu au rapport du montant de la contribution : — « Si, depuis la répartition, les effets jetés sont recouvrés par les propriétaires; ils sont tenus de rapporter au capitaine et aux intéressés ce qu'ils ont reçu dans la contribution, déduction faite des dommages causés par le jet et des frais de recouvrement. »

Enfin l'art. 428 donne à la créance du propriétaire des objets sacrifiés un caractère privilégié : — « Dans tous les cas ci-dessus exprimés, le capitaine et l'équipage sont privilégiés sur les marchandises ou le prix en provenant pour le montant de la contribution. »

En conséquence de ce privilége, le chargeur ne pourrait retirer ses marchandises, en cours de voyage, qu'en payant, outre le fret entier, le montant de sa contribution aux avaries communes, ou en donnant caution suffisante (Rennes, 30 juillet, 1853). Les arrangements particuliers que le chargeur aurait pris avec le capitaine ne feraient pas obstacle à l'exercice de l'action en contribution par les autres chargeurs; mais les assureurs qui n'auraient ni participé ni adhéré à cet arrangement seraient en droit de ne pas accepter les charges dont ils seraient grevés par

un tel règlement, si le capitaine avait laissé passer les délais de la loi pour l'exercice de l'action en contribution et encouru les déchéances prononcées par les art. 435 et 436 (Voir chap. suiv.).

Nous avons déjà vu que les règles qui précèdent ne trouvent pas leur application dans l'action personnelle de l'assuré contre l'assureur, en paiement des objets jetés ou sacrifiés. La valeur de ces objets est alors déterminée par la police, et non par le cours des mêmes marchandises au lieu du déchargement (Cass., 16 fév. 1844).

Néanmoins les assureurs ont toujours le droit d'assister au règlement des avaries communes, car leur intérêt est de veiller à ce que les assurés contribuables ne supportent pas une contribution plus forte que celle qui doit leur incomber, la part contributive de l'assuré ne laissant pas d'être à leur charge, puisque celui dont la chose a été sacrifiée participe lui-même à la répartition générale. En conséquence du même principe, la valeur contribuable du navire est basée, entre l'assuré sur corps et son assureur, sur la valeur agréée dans la police, et non sur l'estimation en état d'avaries au port de reste. Il y a lieu de déduire de la valeur assurée les avaries particulières; ces dernières font l'objet d'un compte distinct, suivant les règles établies au paragraphe suivant.

De ce que la contribution entre les propriétaires du navire et de la cargaison est estimée d'après une autre base que le règlement d'assurance, il suit que l'assuré peut recevoir une indemnité supérieure, égale ou inférieure à l'estimation portée dans la police; mais si elle est inférieure, il réclamera le complément de l'assureur, parce qu'il y a pour lui perte par fortune de mer.

La contribution aux avaries communes se règle par quo-

tité de 5,10, 20 pour 100, etc., de telle sorte que l'assuré se trouve constitué en perte, s'il a fait assurer la marchandise pour une somme inférieure à la valeur réelle. Ainsi il fait assurer pour 20,000 fr. des marchandises qui en valent 30,000 ; la contribution aux avaries communes étant de 10 pour 100, il recevra cette quotité sur une valeur de 20,000 fr. et non de 30,000.

L'art. 401 dit que les avaries communes seront supportées à la fois par les marchandises et par les propriétaires du navire et du fret. Mais que décidera-t-on au cas où il n'y aurait pas eu de fret assurable et où le navire seul serait assuré ? Les assureurs devront-ils la part de contribution correspondant à la moitié du navire seulement, ou toute la contribution? La plupart des assureurs interprètent la loi dans le sens qui leur est le plus avantageux, à l'exception des assureurs de Marseille qui paient toute la contribution. Cette dernière interprétation est seule justifiée en droit, car la loi, en prohibant l'assurance du fret espéré, n'a évidemment pas voulu faire du fret un objet distinct de contribution (Rennes, 7 mai 1823 ; Aix, 1er fév. 1828).

La contribution du navire et celle du fret sont, au contraire, distinctes dans les pays où l'assurance du fret est permise ; et les règlements d'avaries communes faits dans les ports de ces pays, comme lieu de déchargement, alors que l'assurance a été contractée en France, consacrent néanmoins la distinction, et font ainsi supporter une perte réelle à l'assuré sur navire seulement. L'assureur des victuailles ne contribue pas aux avaries communes, le fret net étant censé y contribuer.

L'assuré peut, nonobstant l'ouverture de la contribution entre les cochargeurs, demander à l'assureur la ré-

paration de l'avarie, sauf à l'assureur à exercer les poursuites afin de contribution contre les cochargeurs, comme subrogé aux droits de l'assuré (Bord., 11 juillet 1826). Néanmoins l'assuré ne pourrait exercer aucun recours contre l'assureur, si, par son fait, il s'était privé de tout recours contre le capitaine et les autres chargeurs. C'est ce qui arriverait notamment s'il n'y avait, pour les objets assurés, ni connaissement ni déclaration du capitaine, ou s'ils étaient chargés sur le tillac.

§ 3. — Du règlement des avaries particulières sur navire.

L'assureur est tenu de rembourser le montant des dommages provenant d'accidents maritimes ou des dépenses occasionnées par ces accidents ; mais nous avons déjà vu qu'il ne répond pas de la diminution de valeur que le bâtiment a subie par l'effet ordinaire du temps et de la navigation.

Ainsi le règlement d'avaries, dressé à la suite des réparations nécessitées par des accidents de mer, comprend seulement les dépenses justifiées des réparations et tous les frais accessoires.

On fait sur les remplacements et les réparations une déduction pour la plus-value produite par la substitution du neuf au vieux. En effet, pour compenser cette différence de valeur du vieux au neuf, la plupart des polices d'assurance contiennent une clause aux termes de laquelle tous les remplacements, fournitures et main-d'œuvre à la charge des assureurs sur corps, supportent une réduction d'un tiers sur leur coût justifié au lieu des réparations. Mais il est certains objets tels que les ancres, les chaînes, généralement tout ce qui est en métal, les mâts, vergues, qui ne se détériorent que fort peu par l'usage.

Aussi ces objets ne donnent-ils pas lieu à déduction. Il y a lieu néanmoins à une déduction de 15 pour 100 sur les chaînes, câbles en fer, aux termes des polices de Paris, Bordeaux, Marseille, Havre et Nantes. La police du Havre stipule, en outre, que la réduction n'est que d'un cinquième pour le corps des navires dont la valeur agréée ressort à 350 francs le tonneau de nouvelle jauge.

La déduction du tiers ne peut s'appliquer qu'aux objets qui ont évidemment subi une certaine usure; car si le navire avarié était entièrement neuf et qu'il sortît du chantier, il n'y aurait lieu à aucune réduction, l'intention des parties ne se rapportant pas à ce cas.

Plusieurs auteurs se sont élevés contre l'usage de la déduction; mais il est évident qu'une telle convention doit faire loi entre les parties. Cependant il a été jugé que l'assureur ne pouvait, en invoquant l'usage constant des places de commerce, suppléer au silence de la police pour faire supporter à l'assuré une déduction sur le coût des réparations (Cass., 13 juillet 1829).

Le calcul de la déduction du tiers donne lieu à quelques observations : Il est vrai que le chiffre des avaries matérielles se détermine d'après le coût des réparations soit au port de relâche, soit au port de destination; mais la déduction du tiers se calcule toujours sur l'estimation des frais de réparation dans le lieu de destination, en quelque lieu que les réparations aient eu lieu. En effet, la déduction est la compensation du profit que fait l'armateur par l'amélioration du navire; or, cette amélioration doit être évaluée dans un lieu déterminé, et ce lieu est naturellement le port de destination où se fait définitivement le règlement des avaries et de tous comptes entre les intéressés. Ainsi un câble qui coûterait 900 fr., au port de

destination, a pu être payé 1,200 ou 600 dans un port de relâche ; mais on fait la déduction sur le prix de 900 fr., soit 300 fr.

La valeur au lieu de destination est encore prise pour base de comparaison, lorsque le règlement d'avaries a pour objet d'établir la comparaison du prix de vente du navire dans un port de relâche avec sa valeur à l'état sain.

Le calcul de l'indemnité due à l'assuré qui, au lieu de faire délaissement, intente l'action d'avaries, dans le cas où le navire déclaré innavigable par suite de fortune de mer, vient à être vendu, a donné lieu à une jurisprudence nouvelle. Avant 1856, le règlement se faisait de la manière suivante : on dressait le devis des réparations comme si elles avaient dû être exécutées, et les dépenses que ces réparations auraient exigées, formaient le montant de l'indemnité due par les assureurs, sous les déductions et les franchises convenues. Mais un arrêt de la cour de Bordeaux (11 fév. 1856) a changé cette jurisprudence, en décidant « que le navire ayant été vendu, la perte n'était pas dans ce que le capitaine aurait eu à dépenser, s'il l'avait réparé; qu'elle était dans le préjudice occasionné à l'assuré par la vente forcée du navire; car c'était là le résultat véritable de la fortune de mer; que cette perte consistait dans la différence de la valeur du navire avant les avaries avec le produit de la vente forcée du navire après les avaries. »

Cet arrêt admettait la déduction du tiers stipulée dans la police ; mais des décisions postérieures confirmant, quant au reste, l'arrêt de Bordeaux et la cour de Bordeaux elle-même, par un autre arrêt du 21 janvier 1861, ont admis « que la déduction du tiers n'a pas été stipulée dans la police pour le cas de vente; que cette déduction suppose

des réparations réellement effectuées, des objets neufs remplaçant des objets plus ou moins vieillis; qu'il faut donc s'en tenir aux termes généraux du droit. » Le même arrêt, repoussant ainsi la déduction du tiers, a cependant admis qu'il fallait déduire les dépenses telles que frais de mise hors, vivres consommés, loyers de l'équipage, usure et dépérissement naturel du navire et du fret, toutes dépenses qui sont compensées par le fret.

Les assureurs étant tenus de la réparation des avaries survenues pendant le voyage, l'emprunt à la grosse contracté au lieu de destination, après que l'assurance a pris fin, mais pour la réparation des avaries, est naturellement à leur charge (Bord., 30 mars 1830) ainsi que le profit maritime. La question a été aussi posée pour les dépenses de gages et nourriture d'équipage pendant les réparations d'avaries particulières. La jurisprudence met également ces dépenses à la charge des assureurs (Cass., 4 nov. 1845).

§ 4. — Du règlement des avaries particulières sur marchandises.

Pour établir ce règlement, on calcule d'abord la différence entre la valeur que les marchandises auraient eue, au temps et au lieu du déchargement, si elles étaient restées dans le même état que lors du départ, et leur valeur réelle après les avaries. Le calcul sert seulement à établir la proportion dans laquelle les avaries ont diminué la valeur primitive au lieu du départ, car c'est seulement cette valeur primitive qui a été assurée. Il faut donc rechercher ce que vaudraient les marchandises au lieu de déchargement, si elles étaient à l'état sain. Ainsi un chargement de blé a été évalué 12,000 fr. dans la police; il aurait valu 20,000 fr. au port de destination, s'il n'avait

subi aucun dommage; mais par suite d'avaries, il ne vaut plus que 10,000 au port de destination; il y a donc eu perte de moitié. C'est dans cette proportion que s'évalue la perte sur le prix de 12,000 fr. : elle est alors de 6,000 fr.; car 10,000 sont à 20,000 comme 6,000 sont à 12,000.

Lorsque les marchandises ont été vendues publiquement, le règlement se fait non suivant la valeur arbitrée par l'expert, mais suivant le prix de vente, comparé avec la valeur estimative à l'état sain.

A défaut de convention spéciale, la valeur que la marchandise aurait eue au lieu de destination, se calcule d'après la valeur des mêmes produits à l'état sain, après paiement des droits de douane (Paris, 23 nov. 1866; Nantes, 10 août 1867), et non d'après la valeur en entrepôt. En effet le système du règlement « valeur en entrepôt » donnerait un quantum de détérioration qui varierait suivant la législation douanière. Cependant quelques polices ont introduit cette clause, par dérogation au droit commun.

La déperdition de poids constitue une avarie, lorsqu'elle est le résultat d'événements de mer, et l'assureur en répond aussi bien que de la détérioration. Il y a quelquefois augmentation accidentelle de poids par suite de l'introduction de l'eau de mer dans les caisses; mais c'est là une circonstance dont les experts doivent tenir compte.

L'art. 360 dispose : — « S'il y a des effets chargés pour le montant des sommes assurées, en cas de perte d'une partie, elle sera payée par tous les assureurs de ces effets, au marc le franc de leur intérêt. »

Cet article s'applique au cas où les assurances sont divisées, par exemple, lorsqu'un négociant fait assurer séparément diverses sortes de marchandises; chaque con-

tat produit des effets séparés pour les choses qui en font l'objet; et ceci a son importance pour déterminer si la quotité de la franchise stipulée a été atteinte ou non par l'avarie. Mais si les assurances multiples portent sur une quotité de la valeur du chargement : par exemple, si le chargement comportant une valeur de 30,000 fr., l'assuré a fait assurer une valeur de 10,000 fr. à un premier assureur, et celle de 20,000 à un second, on décide que les deux assurances n'en forment qu'une seule, et que chacun des assureurs doit payer le dommage, sur quelque partie des marchandises qu'il tombe. en proportion de la valeur qu'il a assurée.

Si une seule et même police assure des marchandises de diverse nature et parfaitement spécifiées, le règlement des avaries se fait séparément pour chaque espèce, abstraction faite des autres. La même règle s'applique au cas où les marchandises, bien que comprises dans le même connaissement, portent des marques différentes.

L'assuré, par une clause spéciale, divise souvent par séries les marchandises de même nature. Ainsi 100 pièces de vin sont assurées à la franchise de 10 pour 100, et il est convenu qu'elles seront divisées en quatre séries de 25 pièces, suivant l'ordre des numéros. Dans ce cas, le règlement des avaries se fait séparément pour chaque série dont chacune représente un capital particulier. L'intérêt de cette stipulation s'explique : une perte affectant une série sera garantie par l'assurance, lorsqu'elle dépassera le taux de 10 p. 100; tandis que, répartie sur la masse des objets assurés, elle pourrait ne pas atteindre le taux de la franchise.

Les tribunaux belges ont fait l'application de ces principes de notre droit au cas suivant : une assurance est

faite sur marchandises expédiables par alléges; la police porte : « En cas d'éventualité d'un sinistre aux alléges, il sera réglé sur la quantité totale expédiée pour les navires compris dans l'assurance. » On considère alors toutes les alléges comme prenant un seul chargement, et les différentes pertes par alléges ne sont remboursables que si, prises ensemble, elles atteignent le taux de la franchise convenue, laquelle doit se calculer sur les chargements de toutes les alléges réunies. Ainsi la perte totale du chargement d'une allége, qui constitue une avarie particulière, ne touche les assureurs que si elle atteint le taux de la franchise convenue pour ladite avarie (Brux., 8 juillet 1861).

Nous n'avons qu'à renvoyer au chapitre des *Risques*, pour ce qui est relatif aux franchises (Voir *suprà*, p. 747).

§ 5. — Du règlement des dépenses extraordinaires faites en cours de voyage.

Lorsque des avances ont été faites en cours de voyage, pour la conservation des marchandises, l'assureur doit rembourser ces avances et en outre les frais accessoires et le change. Les frais de règlement sont aussi à la charge de l'assureur, comme accessoire de l'avarie; enfin les intérêts sont dus sur le total en principal, du jour de la demande en justice. Les assureurs sont ainsi tenus des dépenses jusqu'à concurrence du montant de l'assurance.

Toute dépense est suffisamment justifiée quand elle a pour objet de réparer un dommage existant ou d'en éviter un plus considérable.

Remarquons ici que l'assureur, bien que tenu des dépenses faites en cours de voyage pour réparations ou con-

servation de la chose, n'est pas personnellement tenu de faire ces avances, sur la demande de l'assuré ; il n'en doit que le remboursement au terme de l'assurance et après règlement. D'un autre côté, l'assuré n'est pas obligé, comme nous l'avons déjà vu, de consacrer sa fortune de terre à ces avances. Mais alors le capitaine a le devoir de pourvoir aux dépenses nécessaires, soit en recourant à un emprunt à la grosse, soit en vendant, dans l'intérêt commun et pour continuer le voyage, partie des marchandises à bord. Toutefois l'intérêt de l'assureur est d'aider l'assuré à trouver les fonds pour réparer les avaries, et à prévenir ainsi l'innavigabilité qui serait une cause de délaissement.

Il peut arriver qu'après les dépenses ainsi faites et justifiées la chose assurée périsse en totalité. Il est évident que si l'assurance est limitée aux voyages, l'assureur ne sera pas obligé au delà du montant de l'assurance (Cass., 8 janv. 1823). Mais si l'assurance est à terme et indéfinie, l'assureur s'étant obligé à réparer les dommages matériels aussi bien qu'à supporter les dépenses, il est tenu de rembourser à la fois l'intégralité de la somme assurée et les dépenses faites antérieurement à la perte (Cass., 15 déc. 1830).

§ 6. — Du paiement par les assureurs après règlement des avaries.

Dans le cas d'action d'avarie, l'assureur doit payer aussitôt que le règlement définitif des avaries a été arrêté ; mais tant que ce règlement n'est pas fait, l'assureur ne peut pas être tenu de fournir provision pour réparation des avaries.

Si, dans le cours du voyage, des avances sont nécessaires pour réparations d'avaries, l'assuré doit se procurer

par les moyens que nous avons indiqués, les fonds dont il a besoin, sauf son recours contre l'assureur. Mais ce dernier, alors même qu'il aurait fait la vérification des avaries contradictoirement avec l'assuré, ne peut être contraint au paiement avant tout règlement (Poitiers, 25 juin 1824). Toutefois, si la dette contractée pour des réparations ou pour la conservation de la chose vient à échoir au lieu de reste, l'assureur peut être tenu de les acquitter sur règlement provisoire.

Les assureurs doivent le règlement de l'assurance d'après le taux du change, à l'époque du règlement, sur la place étrangère où ce règlement a été fait (Mars., 29 déc. 1865. Les intérêts des indemnités dues par les assureurs courent du jour de la demande en justice.

On doit remarquer que la loi n'a pas fixé, à défaut de convention, le délai de paiement par l'assureur, en cas d'avaries. Aussi les auteurs ont-ils été en désaccord sur cette question. Quelques-uns ont soutenu, avec Pardessus, que l'assuré n'avait droit au paiement qu'après le règlement intervenu après l'achèvement du voyage et l'arrivée au port de destination; mais cette solution est en contradiction évidente avec le principe généralement admis que l'assureur est tenu de subvenir à ses frais à la réparation des avaries survenues pendant le voyage, au fur et à mesure qu'elles se produisent, sans que l'assuré soit tenu de faire des avances à cet effet. L'impossibilité de différer ainsi le paiement des avaries serait surtout sensible dans l'assurance à terme. Du reste, la discussion de cette question n'a guère qu'un intérêt théorique; car les polices contiennent presque toutes l'indication d'un délai pour le paiement des avaries. Ainsi les polices de Paris et de Bordeaux fixent un délai de quinzaine, à dater de la remise

des pièces justificatives, pour le paiement des pertes et avaries. La police de Rouen prescrit un délai de deux mois, à dater de la nouvelle du sinistre.

L'assureur sur corps a droit, dans le cas où l'assuré se libère par l'abandon, au fret des marchandises sauvées, même lorsqu'il a été payé d'avance; mais l'assureur ne pourrait prétendre aux avances reçues par l'armateur, avec dispense de remboursement (Cass., 5 mars 1867).

LÉGISLATION ÉTRANGÈRE.

Grèce et Iles Ioniennes. — Haïti. — Roumanie. — Même législation qu'en France.

Belgique. — Aux termes de la police d'*Anvers*, l'assuré dont la marchandise a été sacrifiée pour le salut commun, n'est pas tenu, pour en être remboursé par l'assureur, de produire le règlement d'avaries communes; il suffit que la perte soit justifiée. Mais ce règlement doit être produit, si l'assuré réclame de l'assureur le remboursement de la part contributoire dans les pertes communes, qui a été mise à sa charge (Bruxelles, 8 juillet 1861). — Suivant la même police, l'assuré peut cumuler, pour atteindre le taux de la franchise stipulée par l'art. 2 de la police de cette place, l'avarie commune avec les dépenses extraordinaires faites en cours de voyage. Toutefois la contribution à l'avarie commune n'est pas portée intégralement, si l'assureur ne garantit pas la valeur intégrale de la chose assurée, mais seulement une quote part; car, dans ce cas, l'assureur n'est tenu du remboursement de la contribution que dans la proportion de la valeur assurée à la valeur intégrale (Anvers, 4 oct. 1860). — Enfin, toujours d'après la police d'*Anvers*, le règlement d'avaries particulières doit, lorsque les marchandises ont été vendues aux enchères publiques, avoir pour base, non le *quantum* d'avarie apprécié par les experts, mais le prix de la vente publique comparé avec la valeur estimative à l'état sain. — Les tribunaux français eux-mêmes se sont quelquefois prononcés pour la validité de cette clause (Rennes, 2 juin 1862; Havre, 4 sept. 1866).

D'après la jurisprudence belge, l'une des conditions indispensables pour que l'expertise et la vente en pays étranger puissent être valablement opposées aux assureurs, c'est qu'elles aient lieu sur l'intervention d'un consul belge, ou, à défaut, du magistrat du lieu (Anvers, 9 mai 1863).

La loi belge est muette, comme la loi française, sur le délai dans lequel doit avoir lieu le paiement des avaries. Mais la police d'*Anvers* prescrit le délai de deux mois, à dater de la nouvelle du sinistre.

La loi belge est, du reste, absolument conforme à la loi française sur les matières qui font l'objet de ce chapitre.

Italie. — Le droit italien est conforme au droit français, en ce qui concerne le règlement des avaries.

La police d'*Ancône* fixe pour le paiement des avaries, un délai de deux mois, à dater de la nouvelle du sinistre.

Espagne. — Le navire et le fret contribuent, pour leurs valeurs intégrales, ainsi que les marchandises à indemniser des avaries communes.

Si le navire se perd, malgré le jet d'une partie de son chargement, l'obligation de contribuer au montant de l'avarie grosse cesse; et les pertes et dommages survenus sont avaries particulières, à la charge des intéressés dans les objets avariés. — Quand le navire, après avoir été sauvé du risque qui a donné lieu à l'avarie commune, périt par suite d'un autre accident survenu pendant le voyage, l'obligation de contribuer à l'avarie commune subsiste pour les objets sauvés du premier risque qui ont pu encore être conservés après la perte du navire, d'après leur valeur dans l'état où ils se trouvent, et après déduction des frais de sauvetage. — La justification des pertes et dépenses constituant l'avarie commune, se fait au port de déchargement, à la requête du capitaine et après citation et comparution de tous les intéressés présents ou de leurs consignataires. — Le règlement et l'estimation de l'avarie sont faits par experts nommés par le tribunal de commerce du port de déchargement, si le navire se trouve en pays espagnol; la nomination est faite sur la proposition des intéressés ou de leurs représentants, ou même d'office. En pays étranger, la nomination des experts est faite par le consul espagnol, et à défaut, par l'au-

torité judiciaire compétente. — Les marchandises perdues sont estimées d'après leur prix courant au lieu dn déchargement, lorsque les connaissements constatent leur nature et leur qualité. A défaut de connaissement, l'estimation est faite d'après la facture d'achat délivrée au port de l'expédition, en y ajoutant le fret et les dépenses postérieures. Les mâts coupés, les voiles, les câbles et autres apparaux qui n'ont pu contribuer à sauver le navire, sont estimés d'après leur valeur au temps de l'avarie, suivant leur état de service. — Pour que les effets perdus ou détériorés entrent en compte d'avaries communes, il est nécessaire qu'ils aient été transportés avec les connaissements exigés. En cas contraire, leur perte ou détérioration serait au compte des intéressés, qui contribueraient néanmoins aux frais de sauvetage, ainsi que tous les autres chargeurs (art. 943 à 949).

Les marchandises jetées à la mer et recouvrées depuis ne contribuent à l'avarie commune qu'en raison de la diminution de valeur qu'elles ont éprouvée, et du montant des dépenses faites pour les recouvrer. Si le règlement d'avaries a eu lieu avant le recouvrement, et si le propriétaire en a reçu le montant, il en doit la restitution, déduction faite de la dépréciation et des dépenses (art. 951).

La somme fixée par les experts pour la réparation de l'avarie grosse, est répartie proportionnellement par le liquidateur nommé par le tribunal, entre tous ceux qui sont en concours. — Pour fixer la proportion dans laquelle doit se faire la répartition, on détermine la valeur de la partie du chargement sauvée du risque et la valeur contribuable du navire. — Les effets du chargement s'estiment au prix du port de déchargement. Les marchandises perdues ou avariées entrent elles-mêmes en contribution pour la valeur qui leur a été donnée dans le règlement d'avaries. Le navire avec ses apparaux s'évalue également en y réunissant fictivement les parties perdues ou endommagées. — Le fret contribue comme valeur accessoire du navire, mais on en défalque les loyers du capitaine et de l'équipage. — L'estimation des marchandises sauvées se fait, non d'après l'évaluation portée dans les connaissements, mais d'après leur inspection matérielle, à moins qu'il n'y ait convention contraire. — Ne

contribuent pas à l'avarie grosse : les munitions de guerre et de bouche du navire, le linge et les vêtements à l'usage du capitaine, des officiers et de l'équipage, lorsqu'ils ont déjà servi. Sont encore exceptés de l'avarie grosse, le linge et les effets personnels des chargeurs, subrécargues et passagers qui se trouvent à bord, pourvu que ces effets n'excèdent pas la valeur de ceux de même nature que le capitaine sauve de la contribution (art 953 à 959).

La répartition de l'avarie grosse n'est exécutoire qu'après homologation par le tribunal qui a connu de la liquidation. La procédure est suivie contradictoirement avec les intéressés présents ou leurs représentants légitimes. — Le capitaine doit faire opérer la répartition ; il répond des dommages survenus aux choses avariées par suite du retard ou de la négligence qu'il y mettrait. — Si les contribuants ne payent pas leurs quotes-parts dans les trois jours de l'homologation de la répartition, il est procédé, à la requête du capitaine, à la vente des effets sauvés, jusqu'à ce que le montant des contributions ait été réalisé sur leur produit. — Le capitaine peut différer la remise des effets sauvés jusqu'au paiement de la contribution ou jusqu'à ce qu'il ait été fourni caution.

Il n'y a pas lieu à contribution si l'estimation des avaries n'excède pas la centième partie de la valeur totale du navire et de la cargaison (art. 961 à 965).

Portugal. — La contribution aux avaries communes est réglée par l'art. 1815 du Code portugais, suivant les principes du droit français, et non suivant ceux du droit hollandais. Ainsi les avaries communes sont supportées à la fois par les marchandises et par la moitié du navire et du fret, au marc le franc de la valeur. L'art. 1841 ajoute : Les avaries communes sont réparties par contribution sur la valeur des marchandises chargées qui, lors du sinistre, se trouvent à bord du navire ou sur les barques de déchargement ou qui ont été jetées par nécessité avant le dommage. Elles sont réparties également sur la moitié de la valeur du navire et du montant du fret. Les espèces monnayées ne contribuent pas au delà de la moitié de leur valeur nominale.

Les art. 1824 à 1826 reproduisent les art. 704 à 706 du Code hollandais, relativement au cas où les marchandises sont chargées

en partie sur le navire et en partie sur des alléges (Voir *infrà*, Pays-Bas, p. 1039).

Les avaries communes sont réglées et réparties au lieu où le navire décharge sa cargaison, à la fin du voyage ; mais si le voyage est entrepris pour les colonies ou autres établissements, domaines ou possessions d'outre mer du Portugal, les règlements et répartitions se font d'après la loi et les usages du lieu du royaume d'où le navire est parti (art. 1836). Cependant, s'il y a rupture du voyage, le règlement se fait conformément à l'art. 1840, qui reproduit l'art. 726 du Code hollandais. — Les art. 1837 à 1839 règlent aussi conformément aux art. 723 à 725 du Code hollandais, la nomination des experts et les formes du règlement (Voir *infrà*, Pays-Bas, p. 1040).

L'art. 1842, relatif à l'estimation des marchandises, est conforme à l'art. 728 du Code hollandais (Voir *infrà*, Pays-Bas, p. 1040). Les marchandises jetées sont estimées suivant leur prix courant au lieu du déchargement ; leur qualité est déterminée par les connaissements et par les factures, s'il y en a (art. 1843). — Les conditions de la contribution, en cas de jet à la mer, sont réglées par les art. 1844 à 1850, conformément aux art. 418 à 424 du Code français (Voir *suprà*, même chap., *Législ. fr.*).

Les art. 1851 et 1852, conformes aux art. 736 et 737 du Code hollandais, et les art. 1853 et 1854, conformes aux art. 738 à 740, complètent l'ensemble des dispositions relatives au règlement des avaries communes (Voir *infrà*, Pays-Bas). — L'art. 1834 reproduit encore l'art. 720, relativement à la contribution des assureurs sur navire, fret ou marchandises (Voir *infrà*, Pays-Bas).

Les art. 1618 à 1620, relatifs à la relâche forcée contiennent quelques dispositions qui se rapportent également au règlement des avaries (Voir *suprà*, Portugal., p. 198).

Quant au règlement des avaries particulières, il a lieu suivant les art. 1828 à 1830, conformes aux art. 709 à 711 du Code hollandais; 1831 et 1832, conformes aux art. 717 et 718; et 1717, conforme à l'art 617 (Voir *infrà*, Pays-Bas).

Les art. 1833 et 1835 reproduisent les dispositions communes aux avaries grosses ou particulières, contenues dans les art. 719 et 721 du Code hollandais (Voir *infrà*, Pays-Bas).

Pays-Bas. — *Du règlement des avaries communes.* — **A la différence de la loi française qui, suivant l'art. 401 de notre Code de commerce, ne fait contribuer aux avaries communes le navire et le fret que pour la moitié de leur valeur, l'art. 727 du Code hollandais fait contribuer le navire et le fret pour leur valeur intégrale. L'art. 727 dispose : Les avaries communes sont** réparties par contribution : sur la valeur du navire, dans l'état où il se trouve à son arrivée, y compris ce qui est ou peut être donné en indemnité de l'avarie commune ; sur le montant du fret, déduction faite des loyers et nourriture des gens de l'équipage ; sur la valeur des marchandises qui se trouvaient, lors de l'événement, à bord du navire ou des alléges ou canots, ou qui, avant que le dommage à réparer soit survenu, ont été elles-mêmes jetées à la mer par nécessité, puis remboursées, ou bien qui ont été vendues pour payer les frais de réparations d'avaries. Les espèces monnayées contribuent à l'avarie commune ; leur valeur est déterminée par le cours du change du lieu où finit le voyage.

Les art. 704 à 706 établissent quelques règles particulières au cas où les marchandises sont chargées en partie sur le navire et en partie sur des alléges. — Si, pendant le trajet, les alléges ou les marchandises qu'elles ont à bord subissent des avaries communes, le dommage est supporté pour un tiers par les alléges, et pour deux tiers par les marchandises qui se trouvent à leur bord. Les deux autres tiers sont ensuite répartis comme avarie commune sur le navire principal, sur le fret et le chargement entier, y compris celui des alléges. De même, et jusqu'au moment où les marchandises chargées sur les alléges sont déchargées au lieu de destination et remises aux consignataires, elles continuent de rester en communauté de risque avec le navire principal et le surplus du chargement, et contribuent aux avaries qui peuvent survenir au chargement du navire principal ou au navire lui-même. Les marchandises qui ne sont pas encore à bord, soit du navire principal, soit des canots destinés à les y transporter, ne contribuent pas aux avaries communes qui peuvent survenir au navire sur lequel elles doivent être chargées.

Les règles à suivre pour la contribution aux avaries commu-

nes, leur règlement et leur répartition, se trouvent dans les art. 722 à 740. — Le règlement et la répartition des avaries communes se font au lieu où finit le voyage, que ce soit ou non le lieu de destination ; mais les parties peuvent convenir que le règlement se fera suivant les lois et usages d'un autre lieu (art. 722). Si le voyage est rompu dans les Pays-Bas, ou si le navire y est échoué, le règlement est fait dans le lieu du royaume d'où le navire est parti ou aurait dû partir. Le règlement et la répartition sont faits par experts, à la diligence du capitaine. — Les experts sont désignés par les parties ou par le tribunal de l'arrondissement où doit se faire le règlement. Les experts doivent préalablement prêter serment. Le règlement et le compte de répartition sont homologués par le tribunal. — En pays étranger, le règlement est ordonné par l'autorité compétente du lieu. — Si le voyage a été rompu alors que le navire était hors du royaume, ou si des marchandises ont été vendues dans un port de relâche forcée, le règlement se fait dans le lieu où la rupture est survenue ou dans celui où la vente a été faite. A défaut par le capitaine de requérir le règlement des avaries communes, le propriétaire du navire et les chargeurs peuvent faire eux-mêmes la demande en règlement, sans préjudice de leur action en dommages-intérêts contre le capitaine négligent (art. 723 à 726).

Le mode d'estimation des marchandises est tracé par les art. 728 à 730. — Les marchandises sont estimées d'après leur valeur au lieu où elles sont déchargées, déduction faite du fret, des droits d'entrée et autres frais de décharge, ainsi que des avaries particulières qu'elles ont pu éprouver pendant le voyage, dans la proportion dans laquelle leur valeur en est diminuée. Mais la loi prévoit des exceptions : si le règlement doit se faire dans le lieu du royaume d'où le navire est parti ou aurait dû partir, les objets chargés sont estimés d'après leur valeur au lieu et à l'époque du chargement, en y ajoutant les frais faits jusqu'à bord, la prime d'assurance non comprise ; mais si ces objets ont souffert des avaries, ils sont estimés d'après leur valeur réelle. Si le voyage a été rompu ou les marchandises vendues hors du royaume, et que le règlement d'avaries n'ait pu se faire au

lieu de rupture, la valeur contributive des marchandises est déterminée d'après celle qu'elles avaient au lieu de rupture, ou le produit net qu'on en aurait obtenu par la vente (art. 728). — Les marchandises jetées à la mer sont estimées suivant le prix courant du lieu de déchargement ; leur qualité est constatée par la production des connaissements et par celle des factures, s'il y en a. — Si le connaissement a évalué les marchandises au-dessus de leur valeur réelle, elles contribuent, si elles sont sauvées, suivant leur prix réel ; si ces marchandises sont perdues, elles contribuent suivant la valeur qu'elles auraient d'après la qualité indiquée par le connaissement. — Si, au contraire, les marchandises sont d'une qualité inférieure à celle portée au connaissement, elles contribuent, si elles sont sauvées, d'après leur valeur suivant la qualité énoncée au connaissement ; et enfin, en cas de perte ou d'avaries, elles sont payées au taux de leur valeur réelle.

Le propriétaire des marchandises ne peut, dans aucun cas, être forcé de contribuer aux avaries communes au delà de la valeur des marchandises au lieu de déchargement, si ce n'est pour les frais que le capitaine, après le naufrage, la prise ou l'arrêt du navire, a faits de bonne foi, même sans ordre, pour sauver les objets naufragés ou pour les réclamer, s'ils ont été pris, lors même que ses soins ou ses réclamations auraient été infructueux (art. 738).

Le propriétaire des objets jetés à la mer, qui, après avoir reçu le montant de la contribution, vient à les recouvrer, est tenu de rapporter au capitaine et aux intéressés ce qu'il a reçu dans la contribution, déduction faite des dommages causés par le jet et des frais de recouvrement. La somme rapportée est répartie entre le navire et les intéressés au chargement, dans la proportion de la contribution de chacun au dommage causé par le jet. Si le propriétaire des objets jetés n'a réclamé aucune indemnité et qu'il vienne à les recouvrer, ces objets ne contribuent pas aux avaries survenues au reste de la cargaison après le jet (art. 739 et 740).

Les art. 731 à 737 indiquent des circonstances dans lesquelles il y a lieu ou non à contribution, suivant certaines distinctions. — Les munitions de guerre et de bouche, les bagages des gens de

l'équipage ne contribuent point au jet ; si ces effets sont jetés, ils sont néanmoins remboursés par la contribution sur tout le chargement. — Les effets pour le chargement desquels il n'a pas été dressé de connaissement ou qui n'ont pas été déclarés au capitaine, ne sont pas payés, en cas de jet ; mais ils contribuent, s'ils sont sauvés. — Les effets chargés sur le tillac contribuent, s'ils sont sauvés ; mais ils n'ont pas droit à être payés par contribution, s'ils sont jetés à la mer ou avariés par le jet. Néanmoins, si les objets ont été ainsi placés sur le tillac, sans que le chargeur en ait reçu avis ou qu'il y ait consenti, le chargeur a droit à la contribution pour avaries communes, sauf le recours des autres chargeurs contre l'armateur ou le capitaine négligent. — Il n'y a pas lieu à contribution, si le jet ne sauve pas le navire ; et, dans ce cas, les marchandises sauvées ne sont tenues d'aucun dédommagement à raison de la perte ou des avaries des autres marchandises. Mais si le jet sauve le navire, et que plus tard il vienne à se perdre par un autre événement de mer, les effets sauvés contribuent au jet, d'après leur valeur en l'état où ils se trouvent, déduction faite des frais de sauvetage (art. 731 à 735). — Si le navire et la cargaison sont sauvés, mais après qu'on a dû sacrifier les câbles ou faire subir d'autres dommages au navire, et que plus tard les mêmes marchandises viennent à périr ou à être prises, le capitaine ne peut exiger des chargeurs ou consignataires des marchandises qui ont ainsi péri, la contribution aux avaries communes. — Les marchandises perdues par le fait du propriétaire ou du consignataire ne cessent pas d'être tenues de la contribution (art. 736 et 737).

Les assureurs sur le navire, ceux sur le fret et ceux sur marchandises contribuent chacun aux avaries communes, dans la proportion qui incombe à chacun des objets assurés, et toujours dans la proportion de la somme assurée avec la valeur assurable (art. 720).

Du règlement des avaries particulières. — Le règlement des avaries particulières sur marchandises, à la charge des assureurs, a lieu conformément aux dispositions suivantes : Les marchandises perdues, prises ou vendues en cours de voyage, dans les cas où la vente est justifiée par la loi, sont estimées d'après le

prix porté sur les factures, et à défaut de factures, d'après l'évaluation qui leur a été donnée dans la police. Si les marchandises arrivent seulement avariées en tout ou en partie, les experts établissent la valeur qu'elles auraient eue à l'état non avarié et leur valeur réelle, et la différence proportionnelle entre ces deux valeurs constitue l'indemnité à la charge de l'assureur, en y ajoutant les frais d'expertise; on y ajoute encore le profit espéré, s'il fait également l'objet de l'assurance (art. 709).

En aucun cas, l'assureur ne peut contraindre l'assuré à opérer la vente des objets assurés, pour en fixer la valeur, à moins qu'il n'y ait stipulation contraire dans la police. — Lorsque le règlement doit être fait hors du royaume, on suit les lois et usages en vigueur dans le lieu où il y est procédé (art. 710 et 711).

Si les marchandises assurées arrivent dans le royaume, avariées ou diminuées, et que l'avarie ou la diminution soit visible extérieurement, il y a lieu de nommer des experts qui constatent et estiment le dommage. Mais si la détérioration ou diminution n'est pas visible extérieurement, lors du déchargement, la visite peut être faite après la remise des marchandises à l'assuré, mais au moins trois jours après la décharge, et sans préjudice des autres preuves que peuvent produire les intéressés (art. 812).

Les avaries qui surviennent au navire, par fortune de mer, et qui ont nécessité des frais de réparation, sont réglées de la manière suivante, pour tenir compte de la différence du neuf au vieux : l'assureur ne paie que les deux tiers des frais de réparations, suivant le devis estimatif dressé au lieu où les réparations sont ordonnées; et cela, que les réparations aient été ou non réellement effectuées. Si le navire n'est pas assuré pour sa valeur totale, l'indemnité est due en proportion de la somme assurée avec la valeur assurable. L'autre tiers du montant des réparations reste au compte de l'assuré pour la plus-value présumé due navire par suite des réparations ordonnées. Si les réparations ont été réellement effectuées, l'estimation a lieu, non d'après le devis estimatif des experts, mais d'après les comptes produits et justifiés, et au besoin d'après tous autres moyens de preuve et même par règlement d'experts. S'il résulte du rapport des

experts que les réparations ont augmenté la valeur du navire de plus d'un tiers, l'assureur est libéré par le paiement des frais réellement faits et non des deux tiers. Dans le cas où les réparations n'ont pas augmenté la valeur du navire, ou si le sinistre est survenu après sa sortie du chantier, à son premier voyage, ou enfin si ce sont seulement des apparaux, ancres ou câbles neufs, ou une doublure en cuivre, qui ont souffert des dommages, il n'y a pas lieu de faire la déduction du neuf au vieux, et l'assureur indemnise l'assuré de la totalité des frais de réparations, si le navire est assuré pour sa valeur entière, et proportionnellement, comme nous l'avons vu plus haut, s'il n'est assuré que pour partie de sa valeur. Si les frais de réparations excèdent les trois quarts de la valeur du navire, le navire est présumé en état d'innavigabilité et il y a lieu de le déclarer tel; dans ce cas, l'assuré peut faire délaissement; mais s'il procède par action d'avarie, il a droit au paiement de la somme assurée, déduction faite de la valeur du navire en l'état avarié où il se trouve ou de ses débris. — Si le navire, après être entré dans un port de relâche forcée, vient à périr par un nouvel accident de mer, l'assureur n'est pas tenu de payer au-delà de la somme assurée. Il en est de même si les frais de réparations excèdent la somme assurée. L'assureur n'est tenu d'aucune indemnité pour les avaries tant communes que particulières qui n'excèdent pas un pour 100 de la somme assurée, et cela, sans comprendre dans le calcul des avaries les frais d'expertise, de règlement et de répartition. Cette disposition ne s'applique pas aux choses susceptibles de coulage, détérioration ou diminution, comme nous l'avons vu au chapitre VII (Voir *suprà*, Pays-Bas, p. 784 et suiv., art. 713 à 719).

Les frais faits par l'assuré pour prévenir ou diminuer les dommages, sont à la charge de l'assureur, même s'ils excèdent, avec le dommage survenu, le montant de la somme assurée, ou s'ils ont été infructueux (art. 282).

En cas de perte ou d'échouement du navire, on déduit du fret assuré tout ce que, par suite de ce sinistre, le capitaine ou l'armateur sont dispensés de payer aux gens de l'équipage pour loyers et nourriture (art. 617).

De quelques dispositions applicables à la fois aux avaries communes

et aux avaries particulières, et du paiement par l'assureur. — Outre les franchises légales, établies par les art. 643 à 645, soit pour les liquides sujets au coulage ou à la liquéfaction, soit pour les marchandises promptement sujettes de leur nature à détérioration ou diminution, l'article 719 admet encore une franchise d'un pour 100 pour toutes autres marchandises, lorsque le dommage est inférieur à cette somme; dans l'évaluation d'un pour 100, ne sont pas compris, à moins de convention contraire, les frais d'expertise, de règlement et de répartition; cette règle s'applique à toutes avaries, soit communes, soit particulières.

Après le règlement des avaries communes ou particulières, les comptes et pièces à l'appui doivent être remis aux assureurs.

Ceux-ci sont tenus de payer les dommages, dans les six semaines de la délivrance de ces pièces justificatives, et l'intérêt légal est dû du jour de l'expiration de ce délai (art. 721).

Allemagne. — *Du règlement des avaries communes ou particulières.* — Les justifications d'un intérêt assurable, du chargement et du dommage subi sont, pour l'assuré qui réclame de l'assureur le paiement des avaries, les mêmes que celles qui doivent être fournies en cas de délaissement; nous les avons indiquées plus haut (Voir *suprà, Des justif. à fournir par l'assuré, etc.*, p. 920). L'art. 888 *in fine* ajoute ce qui suit à la nomenclature des actes et documents servant à établir ces justifications : En ce qui concerne une avarie partielle du navire, les procès-verbaux d'expertise et d'estimation ainsi que les devis ne suffisent, pour la justification du dommage, que lorsque les détériorations résultant d'usure, vétusté, pourriture ou action des vers ont été classées à part, et que si le règlement a été établi par des experts officiellement institués ou spécialement nommés *ad hoc* par le tribunal du lieu où doit se faire le règlement, ou par le consul du pays ou, à son défaut, par une autre autorité compétente.

Les art. 876 à 885 règlent les bases de l'estimation des avaries. En cas d'avarie partielle du navire, l'indemnité consiste dans le montant des frais de réparations, en tant que ces frais s'appliquent aux dommages à la charge de l'assureur.

Si le navire a été déclaré innavigable, l'assuré a la faculté de

faire vendre publiquement le navire ou les débris du navire; et dans ce cas, l'indemnité à payer par l'assureur est représentée par la différence entre le produit net de la vente et la somme assurée. — Le risque ne cesse de courir contre l'assureur qu'avec la vente du navire ou des débris. — C'est à l'assureur qu'il appartient d'exercer les poursuites et diligences pour le recouvrement du prix de vente. — La valeur du navire, au moment où a été fait le contrat d'assurance, qu'elle soit taxée ou non par le contrat, n'est pas celle qui doit être prise en considération pour établir si les frais de radoub sont tellement considérables que le navire doive être considéré comme irréparable; mais on prend pour terme de comparaison la valeur du navire estimé sans tenir compte des avaries, dans l'état où il était avant le sinistre. En effet, d'après l'art. 444 le navire est déclaré innavigable, lorsque les frais de radoub excèdent les trois quarts de la valeur du navire avant qu'il eût été avarié. — Bien que les travaux de réparations du navire aient été commencés, l'assuré reste toujours en droit de faire déclarer l'innavigabilité et ordonner la vente du navire, si, au cours des travaux, on découvre des avaries notables qui n'ont pu être découvertes par les premiers experts. Dans ce cas, l'assureur est tenu de restituer les frais de réparations et déboursés faits à raison des avaries, mais à la condition que les réparations déjà faites aient donné une plus-value au navire.

Lorsque les avaries portent sur des marchandises, l'indemnité due par l'assureur est réglée d'après la différence entre la valeur brute des marchandises arrivant avariées au port de destination, avec la valeur brute qu'elles y auraient à l'état non avarié; cette différence s'obtient en calculant par centièmes la quotité de la valeur dont sont diminuées les marchandises avariées, puis en prenant un nombre égal de centièmes de la somme assurée; ce dernier chiffre représente le montant de l'indemnité. — La valeur des marchandises à l'état avarié s'établit soit par la vente publique, soit, si l'assureur y consent, par estimation. La valeur qu'auraient les marchandises non avariées s'établit d'après les règles fixées par l'art. 612. Ainsi elle se règle sur le prix qu'avaient sur le marché les marchandises de même espèce et qualité au commencement du déchargement du navire, ou, à défaut de

déchargement, à l'arrivée du navire au lieu de destination des marchandises perdues. Si les marchandises ne sont pas cotées sur le marché, ou s'il y a doute que les marchandises cotées soient de même qualité que les marchandises dont on veut établir la valeur, le prix est fixé par des experts. Il convient de déduire de ce prix le fret en proportion de la perte ou détérioration des marchandises, les droits de douane et autres frais. — L'assureur supporte les frais d'expertise, d'estimation de la vente.

Si une partie des marchandises s'est perdue pendant le voyage, l'indemnité consiste en autant de centièmes de la somme assurée qu'il a été perdu de centièmes de la valeur des marchandises. En effet la valeur assurée ne correspond pas toujours à la valeur assurable.

Si les marchandises avariées ont été vendues en cours de voyage, l'indemnité consiste dans la différence entre le produit net des marchandises et la somme assurée, déduction faite du fret, des droits de douanes et des frais de vente. — Le risque ne finit pour l'assureur qu'avec la vente des marchandises, et c'est à l'assureur qu'il appartient de recouvrer le prix de la vente.

Dans l'assurance sur fret, s'il y a perte partielle du fret, le dommage consiste dans la partie perdue du fret stipulé, et à défaut de stipulation, du fret usuel, le fret stipulé ou usuel représentant la valeur assurable. Si le fret a été taxé et que la taxe serve de base pour déterminer l'indemnité à payer par l'assureur, l'indemnité consiste en autant de centièmes du fret taxé qu'il y a eu de centièmes du fret stipulé ou usuel perdus.

L'indemnité due pour les profits espérés ou pour la prime, lorsque les marchandises arrivent à l'état avarié, consiste en autant de centièmes de la somme assurée à titre de profits espérés ou de prime, que le dommage souffert par les marchandises représente de centièmes de la valeur assurable de ces marchandises. Si une partie des marchandises n'est pas arrivée au port de destination, l'indemnité consiste en autant de centièmes de la somme assurée à titre de profits espérés ou de prime, que la valeur de la partie non arrivée des marchandises représente de centièmes de la valeur de toutes les marchandi-

ses. — Lorsqu'en cas d'assurance des profits espérés, les marchandises avariées ont dû être vendues en cours de voyage, on applique les dispositions de l'art. 864 précité (Voir *suprà*, chap. VIII, *Des cas de délaissement*, p. 874).

En cas d'assurance de prêts à la grosse ou d'avances faites pour la réparation des avaries, et lorsqu'il survient des avaries postérieures, l'indemnité consiste dans les sommes qui doivent être ajoutées à la valeur de l'objet affecté à la garantie de l'emprunt à la grosse ou des avances, pour couvrir cet emprunt ou ces avances.

Si l'assurance porte sur toute la valeur assurable, l'assureur doit indemniser intégralement du dommage subi, sous la réserve contenue dans l'art. 804 ainsi conçu : L'assureur n'est pas tenu à indemnité pour la partie de fret ou les déboursés épargnés par suite d'un sinistre, si les frais d'équipement ou les loyers sont assurés soit divisément, soit par l'assurance du fret brut, ou si, en cas d'assurance des marchandises, le fret ou les frais faits pendant le voyage et au lieu de destination sont assurés. — Si la valeur entière n'est pas assurée, l'assureur ne doit d'indemnité, suivant l'art. 796, que pour une partie proportionnelle du dommage.

Les art. 711 à 735 du Code allemand établissent les divers modes de règlement des avaries communes.

Le dommage arrivé au navire, à ses agrès et apparaux, constituant une avarie commune, doit être vérifié et estimé par des experts; si les réparations ont lieu en cours de voyage, l'expertise est faite dans le lieu des réparations et avant qu'il soit procédé aux travaux; dans les autres cas, la vérification est faite au port de destination. — L'estimation comprend le devis des réparations et l'évaluation des frais. — Si les réparations sont faites en cours de voyage, le devis estimatif sert de base au règlement de l'indemnité, pourvu que les frais d'exécution ne soient pas au-dessous de l'évaluation du devis. S'il est impossible de dresser un devis estimatif, on prend pour base du règlement le montant des sommes effectivement employées aux réparations. Lorsque les réparations sont faites en cours de voyage, le devis estimatif doit toujours être dressé, et il sert de base unique au règlement de l'indemnité (art. 711). — Si, lors de l'avarie, il

n'y avait pas plus d'une année que le navire eût été mis à flot, le montant intégral des frais de réparations, fixé d'après les règles de l'article qui précède, sert à déterminer le chiffre de l'indemnité. La même règle s'applique à l'indemnité due pour des parties de navire, notamment pour le doublage en cuivre ainsi que pour des parties des agrès et apparaux, si elles n'ont pas été mises en usage pendant une année entière. Dans les autres cas, il est fait, sur le montant intégral, à raison de la différence du neuf au vieux, une déduction d'un tiers; la déduction est d'un sixième pour les chaînes d'ancre; il n'est point fait de déduction pour les ancres. On déduit également du montant intégral le prix de vente ou la valeur intégrale des vieilles pièces existantes qui sont ou doivent être remplacées par des pièces neuves. La déduction du prix de vente des vieilles pièces peut avoir lieu simultanément avec la déduction pour la différence du neuf au vieux; mais alors cette dernière déduction prime la première, laquelle n'a d'effet que sur ce qui reste.

L'indemnité pour des marchandises jetées à la mer ou sacrifiées dans l'intérêt commun, est estimée suivant le cours des marchandises de même nature et qualité, au lieu de destination, au jour du commencement du déchargement du navire. — Si les marchandises ne sont pas cotées sur le marché, ou s'il y a doute sur la réalité du cours ou si les marchandises cotées ne sont pas de même nature et qualité que celles qu'il y a lieu d'estimer, le prix en est fixé à dire d'experts. On déduit du prix le fret des marchandises sauvées, les droits de douanes et les frais accessoires. — Les marchandises qui ont été vendues pour réparer des avaries communes, sont considérées comme marchandises sacrifiées dans l'intérêt commun. Aux termes de l'art. 734 *in fine*, les marchandises ainsi vendues ou plutôt la valeur de ces marchandises qui en tient lieu, contribue elle-même aux avaries communes, s'il y a lieu.

L'indemnité pour les marchandises qui ont souffert un dommage constituant une avarie commune, se règle par la différence entre le prix de vente des marchandises avariées, au lieu de destination, lors du commencement du déchargement, et leur prix à l'état sain, dans les mêmes conditions de vente, déduction

faite des droits de douane et frais accessoires épargnés par suite de l'avarie. Cette différence est établie à dire d'experts. — Les dépréciations n'ayant pas le caractère d'avaries communes et qui peuvent survenir avant, pendant ou après une avarie commune, sont déduites dans le règlement d'indemnité.

Le lieu considéré comme port de destination, pour le règlement, est ainsi déterminé par l'art. 716 : Lorsque le voyage ne finit pas, pour le navire et la cargaison, au port de destination mais qu'il se prolonge jusqu'à un autre lieu, ce dernier est substitué au port de destination pour fournir les bases du calcul de l'indemnité. Si le voyage finit par la perte du navire, le lieu où la cargaison a été mise en sûreté remplace le port de destination.

L'indemnité due pour le fret qui aurait pu être gagné si les marchandises n'avaient pas été sacrifiées, est déterminée par le prix du fret qui aurait été payé, si les marchandises étaient arrivées en bon état au lieu de leur destination, ou, si le navire n'atteint pas le lieu de destination, au lieu où finit le voyage.

L'ensemble du dommage résultant des avaries communes se répartit entre le navire, la cargaison et le fret, à proportion de leur valeur. — Le navire avec ses agrès et apparaux contribue : 1° à raison de sa valeur dans l'état où il se trouve à la fin du voyage, lorsqu'il commence à décharger, en faisant déduction de la valeur des réparations et fournitures faites après l'avarie; 2° à raison du dommage survenu au navire ou à ses agrès et apparaux et porté au compte des avaries grosses. — La cargaison contribue : 1° avec les marchandises existant encore à la fin du voyage, lors du commencement du déchargement, ou, si le voyage finit par la perte du navire, avec les marchandises mises en sûreté, pourvu que, dans l'un et l'autre cas, les marchandises se trouvent, au moment de l'avarie, à bord du navire ou d'une allége; 2° avec les marchandises sacrifiées dans l'intérêt commun.

Le montant de la contribution est déterminé : — 1° Pour les marchandises qui sont restées intactes, par le prix de marché ou par le prix déterminé à dire d'experts qu'elles ont à la fin du voyage au lieu du déchargement et lors du commencement du déchargement du navire, ou, si le voyage finit par la perte du navire, par le prix qu'elles ont au lieu et à l'époque du

sauvetage, déduction faite du fret, des droits de douane et autres frais accessoires; — 2° Pour les marchandises avariées en cours de voyage, ou ayant subi un dommage ne constituant pas une avarie grosse, par le prix de vente, déterminé à dire d'experts, qu'ont les marchandises à l'état avarié au lieu du déchargement, déduction faite des frais de douane et autres frais; — 3° Pour les marchandises sacrifiées, par le montant de l'indemnité qui leur est attribuée à titre d'avaries grosses; — 4° Pour les marchandises ayant éprouvé un dommage constituant une avarie grosse, par la valeur déterminée à dire d'experts qu'ont ces marchandises à l'état d'avarie, au lieu et au jour du déchargement, et, en outre, par la différence de valeur portée en compte comme avarie grosse.

Les marchandises jetées à la mer, mais qui viennent ensuite à être sauvées, ne contribuent aux avaries communes qui surviennent aux autres marchandises pendant le même sinistre ou postérieurement, qu'autant que le propriétaire des objets jetés à la mer demande lui-même à être indemnisé.

Le fret contribue pour les deux tiers : 1° Du montant brut du fret; 2° du montant porté en compte à titre d'avaries communes. — Les lois particulières de chaque État peuvent réduire à moitié la contribution des deux tiers. — Le prix du passage contribue à raison du montant de la perte résultant de celle du navire, déduction faite des frais qui ont pu être épargnés. En effet l'art. 671 met à la charge du passager, dans le cas où le navire se perd en cours de voyage, une partie du prix de passage proportionnée à la partie consommée du voyage.

Si une chose sujette à contribution est grevée d'une créance par suite d'avances pour réparations d'avaries postérieures, l'objet ne contribue qu'à raison de sa valeur, défalcation faite de cette créance.

Nous avons vu, au chapitre x, sur l'art. 723, quelles sont les choses qui, en raison de leur nature particulière, ne contribuent pas aux avaries communes, soit parce que ces choses sont mises à bord dans un intérêt commun, soit parce que, bien qu'appartenant à des personnes du bord, elles peuvent être assimilées aux choses d'intérêt commun (Voir *suprà*, p. 975).

Si un objet grevé de la contribution à des avaries communes,

vient lui-même à se perdre en totalité ou en partie, avant le commencement du déchargement à la fin du voyage, ou s'il éprouve une diminution de valeur par suite d'avaries particulières, la contribution qu'il doit fournir pour les avaries communes antérieures, est diminuée en proportion de sa diminution de valeur, et la contribution des autres objets est augmentée d'autant. — Si la perte ou la dépréciation ne survient qu'après le commencement du déchargement, la contribution afférente à l'objet est perdue pour ceux qui ont droit à cette contribution, en ce que l'objet est devenu insuffisant pour acquitter son contingent.

Les ayants droit à raison de la contribution à fournir par la navire et le fret, ont un privilége sur le navire (Voir *suprà*, chap. XIII, *Du contrat à la grosse*, Allemagne). Ils ont aussi un droit de gage sur les marchandises sujettes à contribuer, à raison de la contribution à fournir par elles. Toutefois le droit de gage ne peut plus être exercé après la livraison des marchandises aux mains d'un tiers qui les a acquises de bonne foi. Le propriétaire d'un objet grevé de la contribution n'est pas tenu personnellement au paiement de la contribution ; il n'y est tenu que jusqu'à concurrence de la valeur de l'objet affecté engagé à cette contribution. Ainsi le destinataire de marchandises sujettes à contribuer qui, lors de leur réception, a eu connaissance du contingent qu'elles ont à fournir, est personnellement responsable de la contribution, jusqu'à concurrence de la valeur qu'avaient les marchandises à l'époque de leur livraison, dans les limites où la contribution aurait pu être fournie par ces marchandises, si elles n'avaient pas été livrées.

Le règlement et la répartition des dommages se font au lieu de destination ; et faute par le navire d'y atteindre, au port où finit le voyage. Le capitaine est tenu de faire procéder sans retard au règlement des avaries, sous peine d'être déclaré personnellement responsable vis-à-vis des intéressés. — S'il ne pourvoit pas en temps utile au règlement, chacun des intéressés peut le requérir et y faire procéder. Le règlement est fait par les dispacheurs spécialement institués pour cela ; et dans le lieu où ils ne sont pas institués, par des experts répartiteurs nommés

par le tribunal. Chacun des intéressés est tenu de communiquer à l'expert-répartiteur les pièces nécessaires à l'expertise, notamment les chartes-parties, connaissements et factures. — Chaque État règle le mode particulier de procédure à suivre pour les expertises et les répartitions.

Les contributions à fournir par le navire pour les avaries communes survenues à la cargaison, doivent être garanties aux ayants droit avant que le navire puisse quitter le port dans lequel doit se faire l'expertise et la répartition des dommages. — Le capitaine ne peut délivrer au destinataire des marchandises passibles de contributions, avant que celui-ci n'ait acquitté ou garanti ces dernières. Faute de ce faire, le capitaine est personnellement responsable vis-à-vis des ayants droit, sans préjudice du recours des ayants droit sur les objets affectés en gage, tant qu'ils ne sont pas passés entre les mains de tiers acquéreurs de bonne foi. — Si, en livrant les marchandises au destinataire, le capitaine a suivi les instructions de l'armateur, il n'en reste pas moins obligé ; mais l'armateur l'est également avec lui, aux termes de l'art. 479. — L'affréteur exerce lui-même, pour le compte des intéressés, le droit de gage qui leur est attribué sur les marchandises contribuables.

Le règlement d'avaries fait dans les formes régulières peut-il être attaqué par l'une des parties intéressées ? Les art. 841 à 843 répondent à cette question. — Si l'expertise et la répartition ont été faites par une personne autorisée par la loi ou autorisée de justice, l'assureur ne peut les attaquer comme n'étant pas conformes à la jurisprudence en vigueur dans le lieu où se fait le règlement, ou comme lui faisant éprouver un préjudice, à moins qu'il ne prouve que l'assuré ne lui ait occasionné ce préjudice en ne veillant pas, comme il le devait, à la conservation de ses droits. Quoi qu'il en soit, l'assuré est toujours tenu de céder à l'assureur les droits qu'il peut avoir contre les personnes avantagées à son préjudice. — L'assureur serait en droit d'attaquer le règlement d'experts, mais vis-à-vis de l'assuré seulement, s'il prouvait qu'un dommage éprouvé par l'assuré lui-même et qui ne pouvait par sa nature donner lieu à aucune indemnité, a été néanmoins considéré comme avarie commune, d'après les lois en vigueur

dans le lieu où a été fait le règlement. — Lorsque la répartition du dommage a eu lieu, après expertise régulière, l'assureur n'est tenu, vis-à-vis de l'assuré, des contributions à payer pour le dommage qualifié et réparti comme avarie commune, qu'autant que l'assuré n'a pas obtenu l'indemnité qui lui est due par une action en justice, dans les cas où il a pu l'exercer. — Si l'expertise et la répartition n'ont pas eu lieu judiciairement, sans qu'on puisse l'imputer à l'assuré, celui-ci peut exercer son recours contre l'assureur à raison du dommage entier, dans les conditions du contrat d'assurance.

De ce principe que les obligations de l'assureur, en ce qui concerne les contributions aux avaries communes, se règlent conformément aux lois en vigueur dans le lieu où est fait le règlement, l'art. 839 tire la conséquence suivante : l'assuré qui a souffert un dommage qualifié avarie commune ne peut rien demander à l'assureur au delà de l'indemnité fixée par le compte de répartition ; mais, par contre, l'assureur répond du montant intégral de cette indemnité, sans que la valeur assurable puisse être prise pour base.

Des limites de la responsabilité de l'assureur, et de sa libération par le paiement de la somme assurée. — Dans quelles limites l'assureur est-il tenu de la responsabilité du dommage ? Nous avons déjà vu qu'il n'en répondait que jusqu'à concurrence de la somme assurée. Mais, aux termes de l'art. 844, il doit néanmoins rembourser intégralement les frais de sauvetage, lors même que les mesures prises seraient restées sans succès ; car ce sont là des dépenses pour des travaux tentés dans son intérêt ; il doit aussi le remboursement intégral des frais d'expertise, de règlement et de répartition (art. 838) ; et cela, lors même que la totalité de ces frais excéderait le chiffre de la somme assurée.

La responsabilité de l'assureur est encore étendue dans le cas suivant : si, à la suite d'un sinistre, des sommes ont été déboursées pour rachat ou réclamation du navire, ou si des dépenses ont été faites pour renouveler ou réparer l'objet endommagé par l'accident, ou si des frais de réparations d'avaries ont été faits, ou si l'assuré a déjà acquitté des contributions à des avaries communes, ou si encore l'assuré s'est déjà personnel-

lement obligé à l'acquittement de ces contributions, et qu'il survienne dans la suite un nouveau sinistre, l'assureur répond du dommage résultant de ce sinistre subséquent jusqu'à concurrence du montant intégral de la somme assurée, sans égard aux dépenses et contributions antérieures à sa charge. — Mais l'assureur serait en droit, après la survenance du premier sinistre, de s'affranchir, par le paiement du montant intégral de la somme assurée, de toutes les obligations dérivant du contrat d'assurance, et notamment de l'obligation de rembourser les frais nécessaires au sauvetage, à la conservation et à la réparation des choses assurées. Dans ce cas, si, lors de la survenance du sinistre postérieur, une partie des objets assurés était déjà sauvée, l'assureur déduirait de la somme assurée dont il ferait le remboursement, la quotité afférente à la valeur des objets sauvés. — Par le paiement de la somme assurée, l'assureur n'a plus aucun droit sur les choses assurées. — Nonobstant le paiement de la somme assurée, l'assureur reste encore tenu du remboursement des frais faits pour le sauvetage, la conservation ou la réparation des choses assurées, lorsque ces frais ont été faits antérieurement à la déclaration de l'assureur qu'il entend se libérer par le paiement de la somme assurée. — L'assureur est tenu de notifier à l'assuré la déclaration à cet effet, dans les trois jours au plus tard à partir de celui où l'assuré l'a informé du sinistre ; et cela, sous peine de déchéance de ce droit. L'assuré, de son côté, doit, en informant l'assureur du sinistre, lui signaler sa nature particulière, ses conséquences immédiates, ainsi que toutes les autres circonstances parvenues à sa connaissance.

Si la valeur entière n'a pas été assurée, l'assureur ne répond des frais et avaries que dans la proportion de la somme assurée à la valeur assurable.

L'obligation de l'assureur de rembourser un dommage n'est point annulée ni modifiée par le fait qu'un nouveau dommage ou même une perte totale survient dans la suite, et que ce dommage ou cette perte est la conséquence d'un risque dont l'assureur ne répond pas (art. 845 à 848).

L'ordonnance introductive du Code général allemand en Prusse, trace, sur la procédure en matière d'expertise, des rè-

gles spéciales dont nous parlerons ci-après, dans la cinquième Partie, en traitant de la procédure.

Autriche. — La loi autrichienne étant muette, comme nous l'avons déjà dit, sur la matière des assurances, il y a lieu de s'en référer à la police de *Trieste*, qui s'en réfère elle-même à notre Code de commerce français (Voir *suprà*, chap. 1er, p. 564). Il faut remarquer toutefois que la loi française ne peut être appliquée aux règlements d'avaries que lorsqu'il s'agit de déterminer les droits respectifs des assureurs et des assurés; mais il y aurait lieu, pour le règlement de la contribution entre les chargeurs et l'armateur, d'appliquer plus particulièrement le droit commun et les usages. Du reste, les règles du droit commun sont à peu près celles de notre loi commerciale française.

Angleterre. — Lorsque le sinistre se borne à des avaries, on distingue si elles atteignent le navire ou les marchandises. — S'il s'agit d'un navire auquel des réparations ont été faites par l'assuré, la loi anglaise admet qu'il soit fait sur l'intégralité des sommes dépensées, une déduction d'un tiers représentant la plus-value donnée au navire par la substitution du neuf au vieux. — Si la perte porte sur les marchandises, le règlement de l'indemnité se fait sur les mêmes bases qu'en droit français : on constate la valeur au lieu de chargement, puis la différence entre le produit que ces marchandises avariées ont pu donner au lieu de déchargement et la valeur qu'elles auraient eue dans le même lieu, à l'état sain; on établit ensuite une règle de proportion dont le résultat indique le montant de l'indemnité. Par exemple, les marchandises valaient 1,000 francs au Havre, arrivées à la Martinique, elles ne valent plus que 1,400 francs, au lieu de 2,000, prix qui eût été réalisé sans les avaries; on fait alors le calcul suivant : 2,000 : 1,400 :: 1,000 : x. Ce qui donne 700 francs comme montant de la valeur des marchandises avariées; et comme elles valaient 1,000 francs à l'état sain, la différence qui est de 300 francs constitue le chiffre de l'indemnité due par l'assureur. — La valeur des marchandises au lieu de déchargement s'entend du produit brut, c'est-à-dire sans y comprendre les frais de douane et les impôts.

Pour le règlement de l'indemnité, on distingue si la valeur

des choses assurées est déterminée ou non dans la police. Si la valeur a été agréée, la convention fait loi entre les parties ; mais si elle est indéterminée, on la détermine, au port de chargement, d'après les bases suivantes : on prend le prix de facture, on y ajoute le prix de l'assurance et celui de la commission. La jurisprudence anglaise n'est pas encore fixée sur le point de savoir si l'on doit y ajouter le montant des frais occasionnés par le chargement des marchandises. Cependant l'affirmative paraît généralement justifiée.

La contribution aux avaries communes se règle d'après le prix courant, au port de destination et non au port de déchargement, des marchandises sacrifiées dans l'intérêt commun. Si l'avarie a eu lieu au port même du chargement, c'est la valeur dans ce lieu qui est prise pour base. Cependant les chartes-parties anglaises stipulent quelquefois que le règlement d'avaries communes sera établi d'après la valeur au lieu du chargement. — Les avaries communes sont supportées proportionnellement à la valeur des choses auxquelles elles ont profité ; le navire et le fret y contribuent également. Relativement à la contribution du navire, on suit les règles posées par Stevens : On prend pour point de départ la valeur originaire du navire, en déduisant les vivres consommés en cours de voyage, l'évaluation de la détérioration naturelle que le navire a dû souffrir pendant la navigation et enfin l'évaluation des avaries particulières que le navire avait déja souffertes au moment de l'avarie commune. Quant à la contribution du fret, elle est établie d'après les principes suivants : on exclut d'abord de la contribution le fret des marchandises déchargées antérieurement à l'avarie, car ce fret, étant acquis et hors de péril au moment de l'avarie commune, ne peut contribuer; par le même motif, on déduit le fret payé d'avance et à forfait. Mais lorsque le fret s'acquiert proportionnellement à la distance parcourue, il contribue pour la portion due pour le trajet effectué. Si le navire fait échelle dans différents ports, la question devient plus douteuse : ainsi, tandis que quelques auteurs estiment que la portion de fret due pour les marchandises en chargement au moment de l'avarie commune doit seule contribuer, la cour d'Amirauté décide qu'on doit com-

prendre dans l'évaluation tous les frets dus jusqu'à l'arrivée. Si le navire était affrété pour charger à cueillette, Phillips admet que le fret doit être évalué pour chaque transport et ne contribuer que pour celui qui était en cours au moment de l'avarie commune. — Une autre question s'est présentée : un navire est affrété pour l'aller et retour; mais avec cette clause que le fret d'aller ne sera acquis qu'au retour du navire à son port de départ. Des avaries surviennent au navire pendant le voyage d'aller; doit-on faire entrer dans la contribution le fret de retour aussi bien que le fret d'aller? L'affirmative a été décidée par la cour du Ban du roi. — Notons enfin qu'il est admis, conformément à la doctrine de Stevens, qu'on doit déduire de la portion du fret qui doit contribuer, les loyers et gages du capitaine et des gens de l'équipage, calculés sur la période qui a suivi l'avarie commune; il faut remarquer en effet que le fret acquis par suite du débarquement de marchandises avant le sinistre, ne contribue pas.

Tous les objets chargés sur le navire ont-ils également droit à l'indemnité, s'ils sont sacrifiés, et contribuent-ils dans la proportion de leur valeur, s'ils sont sauvés? Le droit anglais admet ici les règles du droit commun suivies par le législateur français. Ainsi tout ce qui n'est pas embarqué dans un but de spéculation commerciale et n'est pas considéré comme marchandises, notamment les effets à l'usage des matelots, ne contribue pas. Il en est de même des effets à l'usage des passagers et de leurs provisions.

La loi anglaise ne fixe pas de délai pour le paiement des avaries. Chaque compagnie le règle par ses statuts ou même de gré à gré, après le sinistre.

Les frais de sauvetage sont à la charge de l'assureur. Il en est de même de tous les frais extraordinaires et imprévus que nécessite le voyage; et dans ce compte on ne comprend jamais les loyers et dépenses de l'équipage dans les lieux de relâche et pendant les réparations. — On ne doit pas non plus comprendre dans les dépenses, la composition à titre de rachat, en cas de prise; car la loi anglaise proscrit tout rachat et toute rançon. Cette disposition édictée sous Georges III n'a pas été abrogée. Non-seulement tout pacte de composition est nul, mais même

ceux qui ont consenti une telle convention sont assujettis à une amende de 500 livres sterling. Par suite, l'armateur ne serait pas tenu d'un engagement de cette nature pris par son capitaine, et le prêteur qui aurait avancé le montant de la rançon serait sans recours légal, même contre le capitaine. — Toutefois, par une singulière contradiction avec ce principe, la loi anglaise admet la *rançon partielle* consentie à un pirate. Un auteur anglais, Abbott, dit expressément : « Si une partie de la cargaison est volontairement, et sans fraude ou lâcheté, délivrée à un pirate par voie de composition ou de rançon, pour obtenir le salut du navire et du reste du chargement, ou bien si une somme d'argent lui est remise à titre de rançon, tous les auteurs sont d'accord que les intéressés devront proportionnellement contribuer à cette perte. » — On admet encore une autre distinction : il ne faut pas que le pirate ait fait choix de certains objets du chargement; car alors, il n'y aurait pas lieu à contribution pour avarie commune, « parce que, dit le même auteur, le choix de ces objets n'a pas eu pour considération le salut des autres. » Il n'y a alors qu'une avarie particulière. — On démêle, dans ces dispositions qui heurtent le droit naturel, un certain sentiment de jalousie de la prépondérance sur les mers, en lutte avec l'intérêt bien entendu du commerce.

Il y a franchise d'avaries pour les vêtements des gens de l'équipage, les munitions et provisions de bouche, les gages des gens de l'équipage et les sommes empruntées à la grosse.

La clause : « Garanti franc d'avaries » signifie que l'assureur entend être déchargé de toute responsabilité à raison de la perte partielle par fortune de mer, et qu'il ne répond que de la perte totale.

Danemark. — Dans le règlement des avaries communes, les marchandises perdues sont estimées d'après leur valeur au lieu de la vente des marchandises sauvées. La police de *Copenhague* est plus explicite à cet égard : les marchandises sont estimées suivant leur valeur au lieu de chargement, si l'avarie a lieu pendant la première moitié du voyage; et suivant leur valeur au lieu de destination, déduction faite des frais de douane et autres, si l'avarie est survenue dans la seconde moitié du voyage (*art.* 8 *de la police*

de Copenh.). — Les objets sauvés ne sont évalués, dans le compte d'avaries, que jusqu'à concurrence du dommage éprouvé. — Le règlement d'avaries communes, fait à l'étranger, a un caractère obligatoire pour tous les intéressés. — Relativement au fret brut des marchandises jetées, il est alloué à l'armateur une indemnité proportionnée à la portion de voyage effectué.

A *Copenhague*, les fonctions de dispacheurs sont érigées en charges publiques.

Suède. — Le règlement des avances et les conditions de la contribution font l'objet des art. 151 à 167 et 225 à 357 du Code maritime suédois.

Toute avarie soufferte par le navire doit être réglée par un expert choisi à cet effet, et pour chaque cas particulier, par l'autorité compétente : le règlement se fait immédiatement, si la réparation a lieu dans le port de refuge; sinon il se fait au port de destination. L'expert chargé de l'estimation décide s'il y a nécessité de procéder au déchargement pour que la vérification et la réparation aient lieu. La vérification dont il s'agit ne porte que sur les avaries provenant de sinistres survenus pendant le dernier voyage; par conséquent, il ne peut être question de celles qui auraient pour cause la vétusté ou le mauvais état des agrès; elle doit s'étendre à chacune des pièces perdues ou endommagées, et comprend également les dépenses nécessaires pour la réparation. Ladite réparation et le déchargement ne peuvent avoir lieu avant que l'inspection et la vérification dont il vient d'être parlé, n'aient été faites, à moins que le capitaine ne puisse prouver que le dommage est trop insignifiant, ou le besoin trop pressant pour qu'il soit possible ou nécessaire d'inspecter et de vérifier. — Le montant du dommage causé est fixé par cette vérification, quand la réparation ne peut avoir lieu immédiatement; il en est de même quand la réparation a lieu, si les frais de réparation dépassent notablement les prévisions du vérificateur; si, au contraire, les frais de réparation n'atteignent pas ces prévisions, ce sont les dépenses effectives qui servent à déterminer le montant de l'avarie.

Lorsqu'il s'agit d'avaries dans la coque du navire, se celui-ci tient la mer depuis moins de deux ans, il est considéré comme

neuf et il est porté au compte d'avaries pour sa valeur intégrale ; dans le cas contraire, la coque ne pouvant plus être considérée comme neuve, il y a lieu d'opérer une déduction d'un tiers ; cette déduction s'opère toujours quand l'avarie a atteint toute autre partie du navire. Elle est d'un sixième lorsqu'il s'agit de l'appareil servant à manœuvrer les ancres ; pour les ancres elles-mêmes, il n'y a point de déduction. — Plus tard, s'il y a lieu, on déduit du montant ainsi fixé celui de la vente des objets avariés qui ont conservé quelque valeur.

Pour l'évaluation des avaries qui atteignent les marchandises et doivent être réputées avaries communes, on consulte les connaissements, déclarations, factures et autres documents de nature à renseigner sur la qualité et la quantité de ces marchandises, et la valeur en est déterminée d'après le prix courant des marchandises du même genre dans le port de destination, quand le navire y parvient. A défaut de ce prix courant, l'évaluation est faite par un expert, désigné par l'autorité compétente. — Si le voyage s'achève au port de refuge, ou si quelques marchandises ont pu échapper au naufrage, on se base, pour l'estimation, sur le prix courant des mêmes marchandises dans le port de refuge ou dans la localité où le sauvetage a eu lieu. — Mais il faut déduire du chiffre ainsi fixé le montant des frais de chargement et de vente, les impôts de toute nature, les droits de douane et le fret. — Le même mode d'évaluation est usité, lorsque le navire a complétement perdu sa cargaison. — Pour les marchandises avariées, le dommage s'évalue en comparant la valeur de ces marchandises à l'état sain, laquelle valeur s'estime comme il vient d'être dit, et le prix qu'elles peuvent atteindre à l'état d'avarie, déduction faite des frais de toute nature, des impôts, des droits de douane et du fret. Quant au prix des marchandises avariées, il est évalué par un expert, désigné conformément à la loi. — Si, cependant, ces marchandises ont été vendues avant que le compte des avaries n'ait été établi, le prix de vente, déduction faite des frais qui viennent d'être mentionnés, donne la valeur des objets avariés. — Lorsqu'on suppute le montant de l'indemnité due pour les marchandises sacrifiées ou endommagées par avarie commune, il en faut déduire les

avaries particulières survenues pendant ou après le sinistre.

La perte du fret est évaluée d'après le montant de la somme stipulée dans le contrat d'affrétement pour les marchandises dont la perte constitue l'avarie commune.

Si le voyage s'achève dans le port de refuge, le fret est calculé au prorata du chemin parcouru, suivant les principes généraux.

Le dommage est réparti entre le navire, la cargaison et le fret, proportionnellement à la valeur de chacun d'eux. — La part de contribution du navire dans l'avarie commune est réglée comme il suit : 1° d'après la valeur du navire déterminée, après le voyage terminé, par l'expert désigné ; — 2° d'après le montant du dommage réputé avarie commune, éprouvé par le navire et ses agrès. — Le voyage est censé se terminer dans le port de reste où le navire décharge sa cargaison, ou bien dans le port de refuge où il a dû se retirer auparavant pour réparer ses avaries.

La part de la cargaison dans l'avarie commune est réglée comme il suit : — 1° D'après la valeur des marchandises qui se trouvent à bord au moment du sinistre et qui sont sauvées, lorsque le navire arrive dans le port où le voyage s'achève : la valeur de ces marchandises est fixée d'après les règles énoncées plus haut, suivant qu'elles se trouvent ou non en état d'avarie ; — 2° D'après le montant de l'indemnité fixée pour compenser les marchandises perdues ou avariées, en cas d'avarie commune.

La part du fret dans l'avarie commune se règle : 1° D'après la moitié de la valeur du fret déjà acquis ; — 2° D'après la moitié de la valeur du fret qui entre en compte dans l'avarie commune. — Si le montant du fret n'a pas été stipulé, on le détermine suivant les principes généraux.

Lorsqu'après le compte établi, il se retrouve des marchandises qui doivent entrer en compte dans le règlement d'avaries communes, leur contribution est répartie, à titre de dédommagement, entre tous ceux qui contribuent et proportionnellement à la part de chacun, déduction faite des frais de sauvetage, et autres de toute nature.

Ne doivent pas être compris parmi les objets qui contribuent : 1° les vivres et les munitions ; 2° les loyers du capitaine et de l'équipage ; 3° les vêtements et autres objets appartenant au ca-

pitaine, à l'équipage et aux passagers, quand ces objets ne constituent pas une pacotille ; 4° les objets que chacun porte sur soi et qu'il a sauvés lui-même ; 5° les objets qui rentrent dans les exceptions prévues par la loi, lorsque ces objets n'ont pu être sauvés, notamment les agrès qui embarrassent le pont, les objets chargés sur tillac, les objets chargés sans connaissement et enfin les valeurs et bijoux non déclarés au capitaine.

La vérification des dommages réputés avaries communes et leur répartition s'effectue au moyen d'un compte de dispache rédigé par un expert spécialement chargé de ce soin, et nommé dispacheur. Ce document est dressé sur le lieu même du débarquement. Le capitaine ou celui qui requiert le règlement d'avaries est tenu de fournir au dispacheur tous les documents qui doivent servir de base à son travail, et tous les éclaircissements qui lui sont nécessaires. Lorsque le dispacheur a reçu les documents dont il s'agit, il est tenu, dans le délai de deux mois au plus tard, de désigner un jour, qui est indiqué par une affiche placardée sur les murs de la maison de ville, à partir duquel il est permis aux intéressés de prendre connaissance du règlement d'avaries, dressé en double expédition, avec toutes les indications nécessaires, pour que les réclamants puissent, s'il y a lieu, faire valoir leurs droits devant la justice. Un exemplaire du règlement est remis à la personne qui a fourni toutes les pièces justificatives, l'autre est remis aux différents propriétaires intéressés dans la contribution.

En cas d'avaries communes, le capitaine a, sur les marchandises, pour le paiement de la contribution, le même privilége que la loi lui attribue pour le paiement du fret.

En aucun cas, le propriétaire du navire ou de la cargaison ne peut être astreint à payer, à titre de contribution, une somme qui excède la valeur des objets sauvés.

L'assureur est tenu de couvrir les pertes, même quand l'assuré a recours contre un tiers responsable pour en exiger la réparation ; mais, dans ce cas, quand l'assureur a payé, il est subrogé à l'assuré dans les droits de celui-ci contre le tiers. Néanmoins l'assuré est obligé, jusqu'à ce que l'assureur puisse faire valoir

ses droits de prendre toutes les précautions commandées par les circonstances.

L'assureur est responsable des avaries communes qui atteignent le navire, le fret ou la cargaison, du moment qu'elles sont dûment réglées par le dispacheur ou par l'autorité compétente, soit à l'intérieur du royaume, soit à l'étranger. Cette obligation lui incombe même quand les biens assurés sont évalués, dans le compte d'avaries, au-dessus de leur valeur réelle. Mais si ces biens n'ont été assurés que pour une partie de leur valeur, la somme due par l'assureur pour le remboursement de la contribution est évaluée au prorata de la somme assurée. Si le règlement d'avaries n'a pas été dressé suivant les formes prescrites par la loi du lieu, et que, par suite de cette circonstance, une autre personne ait été favorisée au préjudice de l'assuré, celui-ci est tenu de céder à l'assureur ses droits contre cette personne. L'assureur est également tenu de payer à l'assuré l'indemnité qui lui est due pour avarie commune, quand l'assuré prouve qu'il n'a pu se faire payer, quoiqu'il ait pris toutes les mesures prescrites en pareil cas. Il en est de même, quand l'évaluation légale de l'avarie commune n'a pu être faite sans qu'il y ait eu négligence de la part de l'assuré, soit qu'il n'ait pu en avoir connaissance, soit que ses démarches eussent été notoirement inutiles. Dans les trois derniers cas, l'assuré peut exiger que le montant de ses pertes soit couvert intégralement, dans les termes du contrat d'assurance. — Quant aux frais considérés comme avaries simples, et à raison desquels l'assuré a un recours contre l'assureur, les deux parties s'en tiennent à l'estimation faite dans le règlement d'avaries, sous cette réserve que l'assuré cède à l'assureur tous ses droits contre le tiers qui aurait donné lieu à ces frais ou qui en aurait profité; mais il ne s'ensuit pas que l'assureur soit tenu de reconnaître des frais causés par des risques dont il n'a pas assumé la responsabilité, lors de la conclusion du contrat d'assurance. — L'avarie simple est couverte par l'assureur; mais il est dispensé de rembourser les pertes et les frais qui ont déjà été couverts par la contribution aux avaries communes.

En général, l'assureur n'est responsable que jusqu'à concurrence de la somme stipulée dans le contrat d'assurance. — Tou-

tefois, quand les dépenses faites de bonne foi pour sauver, garder ou délivrer les biens assurés, ou quand le montant des pertes qui résultent de plusieurs avaries successives dépassent la somme assurée, l'assureur est tenu de rembourser le montant de ces frais et de ces pertes, en observant toutefois que le chiffre des pertes de chaque sinistre pris séparément ne peut jamais excéder la somme assurée. — Si les biens n'ont été assurés que pour une partie de leur valeur, il y a lieu d'appliquer la réduction proportionnelle, comme nous l'avons déjà vu plus haut.

Quand les biens assurés arrivent à destination plus ou moins avariés, on évalue le dommage en comparant le prix brut que ces marchandises peuvent atteindre dans la localité, quand elles ne sont pas avariées, à celui qu'elles atteignent à l'état d'avarie, et on opère une déduction proportionnelle sur la valeur primitive des biens qui ont souffert. La valeur brute des marchandises non avariées est indiquée par les connaissements ou les factures; celle des objets avariés est déterminée par le produit de la vente à l'encan, ou, si l'assureur y consent, par l'estimation d'un expert. L'assureur est tenu de rembourser également les frais de garde, d'inspection, d'estimation et de vente. Lorsqu'une partie des biens assurés vient à se perdre en mer, on évalue le dommage en déduisant de la valeur totale des objets assurés celle des objets sauvés. Lorsqu'à la suite d'un sinistre, une partie des biens assurés est vendue à l'encan dans un port de refuge, on évalue le dommage en déduisant de la valeur primitive des biens assurés le montant du produit de la vente. En cas de perte partielle du fret, le dommage s'évalue en estimant la partie du fret qui a été perdue. En cas de perte partielle du profit espéré ou des avances sur marchandises, on procède d'après la distinction suivante : si les biens assurés qui devaient produire le bénéfice arrivent à destination, mais avariés, on compare la valeur primitive de ces biens à leur valeur actuelle, et on opère une déduction proportionnelle sur le montant présumé des bénéfices. Si les biens assurés n'arrivent pas tous à destination, le dommage s'évalue en comparant la valeur des biens perdus à celle des biens embarqués, et on opère une déduction proportionnelle sur le montant présumé des bénéfices. Dans ce dernier

cas, si les biens dont on espérait un profit ont été vendus en cours de voyage, pour une somme excédant celle qu'on en attendait dans l'évaluation du profit espéré, l'excédant doit être déduit de la somme à payer par l'assureur, conformément à l'art. 249. Il en est de même dans le cas où le règlement d'avaries donne à l'objet dont le profit espéré était assuré, une évaluation supérieure à la somme assurée. En cas de perte partielle des fonds prêtés à la grosse, on évalue le dommage, en supputant le montant des sommes qui ne pourront être payées au prêteur par suite des sinistres qui ont causé la perte dont répond ledit prêteur, suivant les principes généraux, en matière de prêt à la grosse.

Le montant des pertes partielles doit être payé intégralement par l'assureur, quand les biens ont été assurés pour le montant intégral de leur valeur; dans le cas contraire, on opère une réduction proportionnelle à la différence.

Le paiement par l'assureur, soit après règlement des avaries, soit après délaissement, dans les cas où il y a lieu, est réglé par les art. 268 à 274 du Code maritime suédois.

Lorsqu'après un sinistre maritime, l'assureur et l'assuré sont d'accord sur le montant des pertes à rembourser, l'assureur est tenu de payer dans le délai d'un mois. En cas de litige, le dispacheur spécialement chargé de ce soin fixe le chiffre des pertes, en observant les dispositions que nous avons déjà relatées, concernant la remise de tous les documents nécessaires, le temps requis pour les publications et toutes les autres formalités légales. Si, dans le délai d'un mois, à dater de la convention ou du règlement des avaries par le dispacheur, l'assureur n'a pas payé, l'assuré a droit à l'intérêt légal de la somme qui lui est due.

S'il y a eu délaissement, l'assureur doit, dans le délai d'un mois après la signification du délaissement, faire le paiement de la somme assurée. S'il laisse passer ce délai, il est tenu de payer les intérêts.

Lorsqu'à la suite des pertes et des avaries, il doit s'écouler un temps considérable avant la remise complète des documents qui doivent servir à faire le règlement, et qu'il soit possible de déterminer par provision le minimum de la somme à payer par

l'assureur, celui-ci est tenu de payer ce minimum dans le délai d'un mois.

L'assureur est également tenu de payer à la première réquisition : 1° en cas d'avarie, et à valoir sur ce qu'il doit payer ultérieurement, une somme équivalente aux deux tiers des dépenses à sa charge ainsi que des frais de sauvetage et de garde des biens assurés ; 2° en cas de prise du navire ou de la cargaison par l'ennemi, le montant du rachat.

Norwége. — Même législation qu'en Danemark (Voir *suprà*, p. 1059).

Russie. — La loi russe ne trace pas de formes particulières pour le règlement des avaries. Quant aux avaries communes, nous avons vu que la contribution entre le navire et les marchandises s'établit proportionnellement à leur valeur, et se répartit au marc le franc. L'art. 828 ajoute : Le règlement de l'avarie commune se fait en estimant le navire et le chargement au prix qu'ils auraient eu dans le lieu du débarquement, déduction faite des frais de douane et de tous autres frais quelconques. Si le prix de vente offert n'atteignait pas cette estimation, chacun des intéressés aurait le droit d'offrir le prix inférieur de vente, en y ajoutant une surenchère de trois pour cent. Mais il aurait le droit de faire remettre l'objet en vente et de réclamer la restitution du prix, après avoir justifié du paiement des droits de douane, des frais d'entretien et de transport ; car l'intervention de l'intéressé n'est présumée avoir eu pour objet que de permettre la vente dans de meilleures conditions. — Le capitaine ne doit pas remettre les marchandises aux destinataires avant d'avoir reçu paiement de leur part de contribution aux avaries communes ; les marchandises restent en dépôt au bureau de la douane jusqu'à parfait paiement. — Nous avons déjà vu que la responsabilité de l'armateur, quant aux avaries qui sont particulièrement à la charge du navire ou auxquelles il contribue à cause de leur caractère d'avaries communes, est limitée à la valeur du navire, et qu'il peut se libérer par l'abandon.

Malte (Ile de). — La contribution aux avaries communes est réglée de la manière suivante : — Si les marchandises appartiennent à un seul chargeur et qu'il n'y ait ainsi lieu à règlement

qu'entre lui et le propriétaire du navire, le dommage est évalué au prix du lieu du chargement ou du déchargement, selon la proximité du lieu du sinistre; en cas de doute, on établit une moyenne des deux prix. Si les marchandises appartiennent à plusieurs chargeurs, elles sont évaluées au prix courant du lieu de déchargement, déduction faite des frais de déchargement. Le navire contribue aux avaries communes pour la moitié de sa valeur fixée avant le départ, et pour la moitié du fret; on comprend dans le compte du fret celui des marchandises avariées ou jetées à la mer. Cependant il est admis que si le jet n'a pu être prévu et réglé, comme il arrive quand chacun jette tout ce qui lui tombe sous la main, en cas de naufrage imminent, le navire contribue aux avaries pour les deux tiers. — Les dommages survenus, pendant le jet, par la faute ou la négligence du capitaine, sont des avaries particulières; mais elles donnent lieu à une action en dommages-intérêts contre le capitaine. — Lorsque le jet est régulier, les passagers avec leurs marchandises, or ou argent, ou tous autres objets à bord du navire, que ce soient des métaux, des perles, des matières d'or ou d'argent, doivent concourir à la réparation du dommage, au marc le franc; il n'y a exception que pour les effets personnels, les armes des matelots, et ceux à l'usage des personnes qui se trouvent à bord.

Le droit maltais règle comme il suit le recours de l'assuré contre l'assureur: l'assureur n'est pas tenu de rembourser la valeur des objets jetés, telle qu'elle est portée dans la police, mais seulement celle portée dans le règlement d'avarie. L'assuré peut toujours réclamer de l'assureur le montant de la contribution mise à sa charge. — L'assuré ne peut jamais prendre à sa charge plus des 7 huitièmes de la valeur mise en risque (Voir *suprà*, chap. I, p. 572).

États-Unis. — En ce qui concerne le règlement des avaries, la législation des États de l'Union est conforme à celle de l'Angleterre. Nous ne trouvons à signaler qu'une différence importante, relativement à la contribution du navire aux avaries communes, et au mode d'évaluation du navire pour la détermination de la somme pour laquelle il doit contribuer. — Les cours de *New-York* et de *Pensylvanie* ont coutume de déduire

de la valeur intégrale du navire un cinquième pour la dépréciation résultant du voyage. Mais d'autres cours évaluent le navire suivant le prix pour lequel il serait vendu au lieu de reste et lors du règlement d'avaries.

Quant à la quotité pour laquelle le fret doit également contribuer à l'indemnité des avaries communes, le législateur des États de l'Union s'est écarté du droit anglais pour se rapprocher du droit français, qui fixe à la moitié du fret le montant de la contribution. Cette même quotité est admise à *New-York* et dans la plupart des États de l'Union; elle est portée aux deux tiers de la totalité du fret dans le *Maryland* et le *Massachusetts*.

Quant au paiement des avaries, le délai en est fixé, comme en Angleterre, par les statuts particuliers de chaque compagnie; ce délai varie de dix jours à trois mois.

Brésil. — Les avaries communes sont réparties proportionnellement entre le navire, le fret et la cargaison. — L'art. 772 du Code brésilien reproduit l'art. 1484 du Code argentin sur la nomination des experts et le mode d'expertise; mais la loi brésilienne ajoute : les diligences afin de nomination d'expert, la vérification et le règlement des avaries sur le navire ou ses agrès doivent, autant que possible, précéder les réparations. — Les effets avariés ne peuvent être vendus qu'aux enchères publiques; le navire avarié doit être vendu dans les mêmes formes, lorsqu'il y a lieu; cependant le juge peut décider et l'un des intéressés peut requérir que le navire et chacun de ses apparaux soient vendus séparément. — L'estimation du prix, pour le règlement d'avaries, est établie d'après la différence entre le produit brut des marchandises à l'état sain et celui des marchandises avariées, vendues aux enchères; en aucun cas, la différence ne peut être basée sur le produit net ni sur celui de la vente à terme (art. 773 et 774). — Les effets avariés sont toujours vendus aux enchères publiques et au comptant.

Si le chargeur ou son consignataire ne peut vendre les marchandises sauvées, il ne peut y être contraint; et, dans le règlement d'avaries, le prix en est calculé sur le prix courant des mêmes marchandises, au temps et au lieu de la livraison;

si le prix courant n'est pas fixé, il peut être attesté sous la foi du serment par deux commerçants notables (art. 775).

La déduction du tiers pour différence du neuf au vieux est ainsi réglée par l'art. 776 : L'assureur n'est pas obligé de payer plus des deux tiers des frais de réparations d'avaries que le navire a souffertes par fortune de mer, pourvu que le navire ait été estimé dans la police à sa véritable valeur et que les frais de réparation n'excèdent pas les trois quarts de sa valeur, à dire d'experts. S'il est prouvé que, par suite des réparations, la valeur réelle du navire a été augmentée de plus du tiers, l'assureur en paie tous les frais, sans déduction de la plus-value du navire par suite de la réparation. — Si les dépenses excèdent les trois quarts de la valeur du navire, le navire est considéré, vis-à-vis des assureurs, comme innavigable, et ceux-ci sont obligés, lors même qu'il n'y aurait pas eu délaissement, à payer la somme assurée, sous déduction de la valeur du navire avarié ou de ses fragments, à dire d'experts (art. 777).

Lorsque les marchandises ont souffert des avaries particulières et que leur valeur certaine a été fixée dans la police, l'indemnité est évaluée sur le prix de vente des marchandises avariées, au port de destination, comparé avec le prix de vente des mêmes objets à l'état sain, au même lieu et dans le même temps ; si les marchandises sont totalement avariées, la valeur est calculée sur le prix des mêmes marchandises à l'état sain : dans ces divers cas, la différence entre l'un et l'autre prix représente la somme due à l'assuré. — Si la police ne fixe pas la valeur des marchandises, on y supplée par la production des factures, en ajontant au prix les dépenses ultérieures (art. 776 et 779).

Quand la police contient la clause que les avaries seront estimées séparément pour les objets compris sous les mêmes marques, les mêmes ballots ou sacs, ou pour celles de la même espèce, chacune des parties désignées est considérée, pour le règlement des avaries, comme faisant l'objet d'une assurance séparée, bien que toutes ces parties se trouvent comprises dans une seule et même somme assurée. Toute partie de la cargaison susceptible

d'évaluation séparée, qui se perd totalement par un risque à la charge de l'assureur, ou qui est si détériorée qu'elle n'a aucune valeur, doit être payée intégralement par l'assureur, bien que, relativement à la totalité assurée, il n'y ait là qu'une perte partielle (art. 780 et 781).

La police peut contenir la clause spéciale que l'indemnité consistera dans la différence entre le prix de vente des marchandises avariées au port de destination et l'estimation portée dans la police, sans avoir égard au produit brut de ces mêmes marchandises sur le marché du port de destination (art. 782).

Le règlement, la répartition et l'estimation des avaries grosses sont faits par des experts nommés par les parties, à la diligence du capitaine; ils peuvent être nommés d'office par le tribunal de commerce compétent. Si le capitaine ne fait aucune diligence, la nomination d'experts peut être requise par toute personne intéressée.

Le capitaine peut exiger, avant d'ouvrir les écoutilles, que les consignataires de la cargaison fournissent caution pour le paiement de leur contribution aux avaries communes. Sur leur refus, le capitaine peut requérir le dépôt judiciaire des effets sujets à contribution, jusqu'à ce que le paiement ait été effectué ou que la vente ait été opérée pour couvrir le montant de la contribution.

Le règlement et la répartition des avaries grosses doivent se faire au port de reste. Néanmoins, si le navire est forcé, après sa sortie, de retourner au port de charge, les frais de réparation des avaries grosses sont réglés au port de charge.

Les objets qui contribuent aux avaries communes, au port de reste, sont : 1° la cargaison, y compris les objets d'or et d'argent, les perles précieuses et tous autres objets de grande valeur qui se trouvent à bord, le navire et ses apparaux, d'après leur estimation au port de décharge, quel que soit leur état ; 2° le fret pour la moitié de sa valeur seulement. — Les provisions existant à bord, les bagages à l'usage personnel du capitaine, de l'équipage et des passagers n'entrent pas en contribution.

Quand le règlement est fait au port de charge, l'estimation des

marchandises est faite d'après les factures, en ajoutant au prix d'achat les dépenses faites jusqu'à l'embarquement.

Si les effets sont recouvrés après le jet, le propriétaire qui a reçu la contribution est tenu de la rapporter.

Les effets chargés sur tillac et ceux qui ont été chargés sans connaissement ainsi que ceux dont le propriétaire ou son représentant a modifié l'arrimage et l'emplacement dans le navire sans la permission du capitaine, contribuent pour leur valeur respective, s'ils sont sauvés par le jet; mais si ces objets sont jetés pour le salut commun, le propriétaire n'a droit à aucune indemnité; il ne peut rien réclamer non plus pour le dommage causé par le jet (art. 783 à 790).

Si le navire ou la cargaison doit son salut à un sacrifice d'où résultent des avaries communes, on ne peut soumettre à la contribution comme objets sauvés ceux qui, par suite d'accidents ultérieurs, ne sont pas remis à leur propriétaire ou consignataire, ou qui sont remis dans un tel état d'avarie qu'ils n'ont aucune valeur; il y a exception dans le cas où il s'agit d'avances de fonds ou de sommes prêtées à la grosse dont l'emploi a profité au navire ou à la cargaison (art. 791).

En cas de jet, si le navire a été sauvé du péril qu'il a motivé, mais qu'il se soit perdu depuis, les marchandises sauvées du second péril contribuent aux avaries communes résultant du premier sinistre. Si le navire périt dans la première période et que certains objets puissent être sauvés, ils ne contribuent pas à l'indemnité du jet qui a eu lieu pendant le naufrage.

La sentence d'homologation du règlement d'avaries communes, portant condamnation de chacun des contribuants, est exécutoire nonobstant appel (art. 792 et 793).

Si, depuis la répartition et le paiement des contributions, les propriétaires recouvrent les effets dont ils ont été indemnisés, ils doivent rapporter aux autres contribuants ce qu'ils ont reçu dans la contribution. Si le propriétaire des objets jetés les recouvre sans avoir réclamé aucune indemnité ni figuré dans le règlement d'avaries, il n'entre pas en contribution pour les avaries qui surviennent au reste de la cargaison, depuis le jet (art. 794).

Si l'assureur a indemnisé l'assuré de la perte totale, et qu'il soit prouvé depuis que la perte n'a été que partielle, l'assuré n'est pas obligé de restituer ce qu'il a reçu; mais l'assureur est subrogé dans tous les droits et actions de l'assuré pour le recouvrement de ce qui a pu être sauvé. — Si, indépendamment de tous règlements et vérifications, l'assureur a payé la valeur assurée portée dans la police, ou qu'il se soit engagé à payer dans un certain délai, il ne peut refuser le paiement et exiger que l'assuré fasse la preuve de la valeur réelle du dommage, que dans le cas où l'assureur ferait lui-même la preuve qu'il y a eu fraude manifeste dans l'évaluation de la chose assurée (art. 795 et 796).

Buenos-Ayres. — Le Code de commerce argentin reproduit, sur le règlement des avaries communes ou particulières, la plupart des dispositions du Code hollandais, auxquelles il ajoute quelques dispositions tirées du Code brésilien.

Aux termes de l'art. 1484, pour que le dommage souffert par le navire ou la cargaison puisse être considéré comme avarie à la charge de l'assurance, il est nécessaire que le rapport des experts arbitres mentionne : 1° La cause du dommage ; 2° La partie de la cargaison qui se trouve avariée, avec indication des marques et numéros, et de la nature de l'emballage; 3° La valeur des objets avariés, et s'il s'agit du navire et de ses apparaux, le montant des réparations. — Toutes ces diligences, vérification, règlement seront ordonnés par le tribunal compétent, sur citation des intéressés ou de leurs représentants. En cas d'absence des parties et si aucune diligence n'est faite, le juge peut nommer d'office un mandataire qui représente les intéressés.

Dans les art. 1481 à 1483 du Code argentin, nous retrouvons les art. 704 à 706 du Code hollandais (Voir *suprà*, Pays-Bas, p. 1039); dans l'art. 1485 du Code argentin, l'art. 709 du Code hollandais; dans les art. 1487 à 1494, les art. 712 à 719 du Code hollandais; dans les art. 1495 à 1506 et 1508 et 1510, les art. 722 à 738 du Code hollandais. — L'art. 1486 reproduit l'art. 775 du Code brésilien ; et enfin les art. 1507 et 1519 reproduisent les art 791 et 794 du même Code brésilien.

Chili. — L'art. 1087 établit que tout règlement d'avarie fait

hors du territoire de la République sera dressé conformément aux lois et usages du lieu où se fera la vérification.

La part contributive des marchandises, du navire et du fret est établie comme il suit par les art. 1092 à 1096. — Les choses qui contribuent au paiement des avaries communes sont : 1° Le navire, pour sa valeur au port de déchargement; 2° Le fret entier, y compris le prix de passage, le fret des marchandises sauvées et celui des objets sacrifiés pour le profit commun, sous la déduction des loyers et nourriture du capitaine et de l'équipage; 3° Les marchandises qui se trouvent à bord, en y comprenant celles qui sont chargées sur tillac ou sous couverte, mais sans qu'il ait été fait de connaissement; 4° Les marchandises vendues pour les besoins de l'expédition et le montant des objets sacrifiés pour le salut commun; les espèces métalliques appartenant à l'armement, aux chargeurs ou aux passagers, d'après le cours du change au lieu où s'achève le voyage. — Le capitaine et l'équipage contribuent également pour leurs loyers en cas de rachat du navire pris par l'ennemi. — La disposition qui précède s'applique même lorsque le navire ou la cargaison ne doivent pas leur salut aux moyens employés pour les sauver, après délibération. Il y a également lieu à contribution quand le navire ou la cargaison, sauvés d'un premier sinistre, périssent par une cause ultérieure pendant la continuation du voyage, pourvu que quelques-uns des objets qui se trouvaient à bord au moment du premier sinistre aient été sauvés. — Ne sont pas admis au bénéfice de la contribution : 1° Les avaries qui n'atteignent pas la centième partie de la valeur du navire ou de la cargaison ; 2° Les marchandises embarquées sans connaissement; 3° Les marchandises chargées sur tillac sans le consentement par écrit de l'armateur, des officiers de l'équipage et de tous les chargeurs : dans ce dernier cas, l'armateur répond des pertes et avaries, bien que les marchandises aient été chargées du consentement du chargeur à qui elles appartiennent. — Les marchandises jetées à la mer et recouvrées depuis n'entrent en contribution que sous déduction de leur diminution de valeur, mais elles participent aux frais de sauvetage. Si le propriétaire de ces marchandises a été indemnisé du jet avant de les avoir recouvrées, il doit la restitution de

ce qu'il a reçu, en retenant seulement la valeur dont elles sont diminuées par avaries et les frais de sauvetage. — N'entrent pas en contribution : 1° Les munitions de guerre et les provisions de bouche destinées au navire ; 2° Les effets et vêtements qui ne sont pas entièrement neufs, à l'usage du capitaine et des gens de l'équipage ; 3° Les mêmes effets à l'usage de chacun des chargeurs, subrécargues et passagers, jusqu'à concurrence seulement de la valeur des effets du capitaine qui n'entrent pas en contribution ; 4° Les marchandises perdues dans un sinistre antérieur.

Le règlement des avaries communes se fait suivant les règles établies par les art. 1104 à 1123.

Le capitaine poursuit le règlement de la répartition des avaries communes devant le tribunal compétent du port de décharge, soit chilien soit étranger, tous les intéressés présents ou leurs consignataires étant cités et entendus. Si tous les intéressés ne sont pas présents, il suffit de citer et d'entendre les deux principaux consignataires. Il est nommé par le tribunal un curateur qui représente également les intéressés absents. L'armateur, les chargeurs et toute autre personne intéressée peuvent saisir le tribunal afin de règlement, et même exiger une indemnité à raison des dommages et préjudices causés par le retard. — Le règlement d'avarie peut avoir lieu au port d'expédition dans les cas suivants : 1° Quand il est impossible au tribunal du port de décharge de faire la justification, le règlement et la répartition des avaries ; 2° Quand le jet à la mer ayant eu lieu sur un point intermédiaire entre le port de charge et celui de destination, le navire aborde un port de relâche et que, dans ce port, le propriétaire des marchandises jetées les remplace par d'autres de même nature et qualité. Le port de décharge s'entend non-seulement du port de destination, mais aussi de celui où l'on débarque la plus grande partie de la cargaison, et aussi de celui où se termine le voyage par suite d'innavigabilité du navire, de son retour ou de la relâche forcée ; toutefois le voyage n'est pas terminé par l'innavigabilité quand la cargaison est transbordée sur un autre navire. — Les avaries sont justifiées par le rapport du capitaine fait dans les formes légales et par le journal de navigation. La preuve contraire est admise contre les énonciations

du rapport. En présentant son rapport, le capitaine requiert la nomination d'experts assermentés qui assistent à l'ouverture des écoutilles et dressent procès-verbal de l'état du navire et de la cargaison. Sur le vu de ce procès-verbal, le tribunal décide si le règlement est légitime ou non. Dans le premier cas, il nomme les experts qui procèdent à l'estimation du navire, de la cargaison et des objets perdus ou avariés, et qui en fassent le règlement et la répartition. Dans le second cas, le tribunal condamne le capitaine à la réparation des dommages et préjudices causés par son fait et faute. — Les marchandises perdues s'évaluent, déduction faite du fret, des droits d'importation et frais ordinaires, au prix courant des autres marchandises de même nature au port de décharge. La nature et la qualité sont justifiées par les connaissements, et à leur défaut, par les factures ou toute autre preuve légale. Les pertes et dommages causés au navire ou à ses apparaux sont estimés d'après la valeur des objets sacrifiés au temps du sinistre. — Les marchandises sauvées sont estimées, après avoir été examinées et reconnues, d'après leur prix courant au port de décharge, déduction faite du fret, des droits d'importation, des frais ordinaires et du montant des avaries particulières. Si le règlement et la répartition ont lieu dans un autre port que celui de destination, les marchandises sauvées sont estimées d'après leur prix courant au temps du chargement, en y ajoutant les frais d'embarquement, mais en déduisant la prime d'assurance, s'il y a lieu. Dans le cas où le voyage est interrompu ou les marchandises vendues dans un port de relâche forcée pour les besoins de l'expédition, l'estimation des marchandises sauvées se fait d'après le prix courant du lieu de l'interruption ou de la vente. Le navire et ses apparaux sont estimés suivant leur état de service et de vétusté. — Si la qualité des marchandises sauvées est supérieure à celle qui est exprimée dans les connaissements, la contribution aux avaries communes est basée sur l'estimation des experts. Mais si les mêmes marchandises sont perdues, leur estimation est faite d'après la qualité déclarée dans les connaissements. Si, au contraire, la qualité des marchandises sauvées est inférieure à celle énoncée dans les connaissements, elles entrent en contribution pour la valeur cor-

respondant à la qualité indiquée dans le connaissement. Les marchandises perdues sont payées au prix courant. — Après la vérification et l'estimation faites conformément aux règles qui précèdent, les experts ouvrent trois comptes généraux comprenant : la masse passive donnant lieu à contribution, la masse active contribuable, et enfin le tableau de la répartition entre les intéressés. — La masse passive donnant lieu à contribution comprend : 1° Les frais faits pour le profit commun ; 3° Le montant des dépenses faites pendant le voyage ou au port de décharge pour remplacer les objets appartenant au navire, sacrifiés pour le salut commun ; 3° Le prix courant, au port de décharge des marchandises perdues et le montant de la dépréciation résultant des avaries ; 4° Le fret correspondant des marchandises perdues ; 5° Les frais d'expertise. — La masse contribuable comprend : 1° Le prix courant, au port de déchargement, des marchandises sauvées, perdues et avariées; 2° La valeur, au temps du sinistre, des objets appartenant au navire qui ont été sacrifiés; 3° La valeur du navire, de ses apparaux et du fret estimés en l'état et sous les déductions que nous avons indiquées plus haut. On ne comprend pas dans ce compte le fret des marchandises jetées. — Ceux qui ont souffert une avarie commune contribuent eux-mêmes et sont compris dans la répartition générale. Le règlement d'avaries est homologué par le tribunal, après avoir entendu les intéressés ou leurs représentants. — Le capitaine fait lui-même la répartition et répond, vis-à-vis des intéressés, des dommages causés par son retard ou sa négligence. — Les contribuants doivent payer chacun leur quote-part, dans les soixante-douze heures du moment de la notification de l'acte de répartition homologué. A défaut de paiement, le capitaine requiert la vente des marchandises sauvées jusqu'à concurrence de la somme nécessaire pour couvrir le montant des contributions et les frais de règlement et répartition; et jusqu'à parfait paiement par les contribuants, il n'est pas tenu de faire la livraison de leurs marchandises, à moins que le consignataire ne fournisse caution pour assurer l'exécution de son obligation solidaire. — Le propriétaire des marchandises perdues ou endommagées peut réclamer directement de son assureur l'indemnité correspondante, et l'as-

sureur est subrogé dans les droits de l'assuré pour répéter le paiement contre tous ceux qui doivent contribuer aux avaries communes.

Les avaries particulières font l'objet des art. 1262 à 1268.

Les choses perdues ou vendues comme avariées, pendant le voyage, sont payées par l'assureur, d'après la valeur exprimée dans la police, ou à défaut, à prix de facture, augmenté des frais faits jusqu'à la mise à bord. Si les marchandises arrivent avariées en tout ou en partie au port de décharge, le prix brut qu'elle auraient eu si elles étaient arrivées à l'état sain, et leur prix brut actuel sont fixés par experts; et l'assureur paie à l'assuré la somme équivalente à la proportion qui existe entre la somme assurée et les prix établis comme il vient d'être dit. L'assureur paie en outre les frais de règlement. — En aucun cas, l'assureur ne peut forcer l'assuré à vendre les marchandises pour en fixer la valeur. — Si les avaries sont visibles extérieurement, la visite et l'estimation du dommage sont faites par les experts avant la livraison. Mais si l'avarie n'est pas visible au moment de la décharge, la vérification et le règlement sont faits après la livraison, au plus tard dans les soixante-douze heures du moment de déchargement, sans préjudice de tous autres moyens de preuve qui seraient fournis par les intéressés. — Lorsque le navire assuré a souffert une avarie par fortune de mer, l'assureur ne paie que les deux tiers du montant des réparations, dans la proportion de la somme assurée avec le montant des frais de réparation; l'autre tiers reste à la charge de l'assuré, comme représentant la différence du neuf au vieux. — Les frais de réparation sont justifiés par les comptes respectifs, et à défaut, par le règlement d'experts ou tout autre moyen de preuve. Si les réparations n'ont pas été préalablement justifiées, les frais en sont déterminés par le règlement d'experts. — Si les réparations ont augmenté la valeur du navire de plus d'un tiers, l'assureur paie les frais comme il a été dit plus haut, sous déduction de la plus-value acquise par les réparations. La déduction du tiers n'a pas lieu si l'assuré prouve par le règlement d'experts que les réparations n'ont pas augmenté la valeur du navire, soit parce qu'il était neuf et que le dommage est survenu pendant son premier

voyage, soit parce que les avaries affectent les voiles, ancres ou autres agrès neufs ; mais, même dans ce cas, les assureurs ont encore le droit d'exiger une diminution à raison de la dépréciation résultant de l'usage ordinaire. — S'il s'agit d'un coulage des liquide, il y a lieu de déduire du montant des avaries particulières le tant pour cent, fixé à dire d'experts, que perdent ordinairement les marchandises de cette nature.

Pérou. — Le Code de commerce péruvien reproduit, dans les art. 663 à 1000 la législation espagnole sur les avaries (Voir *suprà*, Esp., p. 1035).

Amérique centrale. — Mexique. — A défaut de loi spéciale sur les assurances, ces divers pays appliquent la loi espagnole (Voir *suprà*, Esp., p. 1035).

Pays musulmans. — Nous renvoyons à ce que nous avons dit au chapitre 1er sur les lois de ces pays (Voir *suprà*, p. 586).

CHAPITRE XII

DES DIFFÉRENTES MANIÈRES DONT FINIT LE CONTRAT D'ASSURANCE ; DES PRESCRIPTIONS ET DES FINS DE NON-RECEVOIR EN DROIT MARITIME, ET SPÉCIALEMENT EN MATIÈRE D'ASSURANCE.

LÉGISLATION FRANÇAISE.

§ 1er — Des différentes manières dont finit le contrat d'assurance.

Le contrat d'assurance finit soit naturellement, c'est-à-dire par l'achèvement du voyage ou un événement de mer qui ouvre le recours de l'assuré contre l'assureur, soit par l'inaccomplissement des conditions du contrat ou l'aggravation des risques, soit par la rupture du voyage commencé ou le défaut de risques, soit par un fait de l'assuré, tel que la réticence ou la fausse déclaration qui vicie le contrat

dès son origine, soit par la faillite de l'assuré ou de l'assureur. — Nous allons examiner séparément ces divers cas.

1° *Accomplissement du voyage.* — L'arrivée du navire au lieu de destination met fin au contrat d'assurance, et alors s'ouvre l'action d'avarie. Le voyage est également réputé fini par suite d'un sinistre majeur qui donne ouverture à l'action en délaissement, ou par l'expiration des délais de l'art. 375 du Code de commerce, après lesquels la perte est présumée. Nous avons traité ces divers cas dans les chapitres précédents.

Cependant l'engagement de l'assureur peut continuer, même après l'arrivée du navire au lieu de destination, lorsque le navire a éprouvé des avaries en cours de voyage. En effet, il y a nécessité de réparer ces avaries dont répond l'assureur, et les conditions dans lesquelles peuvent s'opérer les réparations donnent souvent lieu à de nouveaux risques. C'est ce qui arrive notamment quand le navire est obligé, faute de ressources, de matériaux ou d'ouvriers au port de destination, d'aller réparer ses avaries dans un autre lieu. La responsabilité de l'assureur continue encore, même en cas d'innavigabilité, jusqu'à l'expertise à la suite de laquelle l'innavigabilité est déclarée, et même jusqu'à la vente, qui est la conséquence de l'innavigabilité.

La question a surtout de l'intérêt, lorsque l'assureur du retour n'est pas le même que celui de l'aller; car il importe de déterminer si les risques survenus pendant les réparations incombent à l'assureur de l'aller, ce qui nous semble justifié en droit, ou à l'assureur du retour. La cour de Bordeaux a admis par trois arrêts la continuation des risques (Bord., 6 sept. 1830; 28 fév. 1859 et 26 juin 1860); mais la Cour de cassation n'a pas encore

consacré cette doctrine (18 fév. 1851). La jurisprudence de la cour de Bordeaux se fonde sur cette considération que le voyage de retour est suspendu pendant le cours des réparations, et que le voyage d'aller, bien qu'il ait pris fin par l'arrivée au port de destination, doit se prolonger jusqu'à l'achèvement des réparations.

A cette question s'en rattache une autre : l'assureur est-il fondé à décliner les charges d'un emprunt à la grosse contracté dans les circonstances dont nous parlons, en faisant offre de régler les avaries et de payer le montant mis à sa charge par le règlement? En règle générale, l'assureur a ce droit; car il n'est tenu d'un emprunt au lieu de reste, que dans la proportion où il supporte les dépenses qui l'ont nécessité. Mais l'assureur ne peut pas toujours faire le règlement des répartitions au port de reste, et cependant il est obligé de faire effectuer les réparations : on décide, dans ce cas, qu'il est tenu de l'emprunt, des frais qu'il occasionne, et du change maritime, de la même manière que si les réparations étaient faites en cours de voyage (Bord., 3 mai 1841 ; Douai, 9 nov. 1847 ; Paris, 6 déc. 1848; Cass., 17 janv. 1843 et 4 nov. 1845). Il faut remarquer cependant que quelques polices, notamment celle de Marseille, contiennent la clause que le change et les frais des emprunts effectués au lieu de destination, restent toujours à la charge des assurés. A défaut de cette clause, l'assureur est tenu de l'emprunt au lieu de reste, de la même manière qu'au port de relâche, toutes les fois qu'il ne peut faire régler et offrir le montant de sa part; car, faute de faire cette offre, il oblige l'assuré à emprunter à la grosse et le met même, s'il ne peut emprunter, dans le cas d'innavigabilité relative (Voir *infrà*, chap. XIII, § 7 1° *De la situat. du prêteur*, etc.).

Quelques arrêts, toujours dans le cas dont il s'agit, ont rendu les assureurs garants de la nourriture et des loyers de l'équipage pendant les réparations.

2° *Rupture du voyage commencé.* — On peut dire, dans ce cas, que le contrat d'assurance a été sans objet, puisque cet objet est précisément de répondre des risques, et que la chose assurée n'y a pas été exposée (Voir *suprà*, chap. VII, § 3, *Du moment où commencent les risques et du moment où ils finissent*, p. 771 et suiv.).

3° *Inexécution du contrat.* — L'inexécution des conditions du contrat est une cause de résiliation qui, comme nous l'avons déjà dit, prend le nom de *ristourne*. Le caractère distinctif du ristourne, c'est qu'il ne s'entend pas d'une nullité de plein droit, qui vicie le contrat dans les éléments essentiels à sa validité, mais qu'il se dit de certaines causes de résiliation qui peuvent être invoquées ou non par la partie intéressée, et qui peuvent toujours être couvertes. Nous avons aussi vu divers cas de ristourne partiel, lorsqu'il y a lieu de diminuer la valeur des choses assurées en raison de la diminution des choses exposées au risque.

Le défaut de paiement de la prime stipulée est un cas de ristourne. Il en est de même du changement de route, de voyage ou de vaisseau, lorsque ce changement est volontaire (Voir *suprà*, chap. VII, § 2 — 2° *Changem. volont. de route, de voyage et de vaisseau*, p. 755). Nous signalons d'autres cas de ristourne pour inexécution du contrat au chap. VI (Voir *suprà*, chap. VI, § 5 *De l'oblig. de l'assuré de se renfermer dans les limites du contrat*, p. 711).

4° *Défaut de risques.* — Outre la rupture du voyage qui donne lieu au ristourne pour défaut de risques, nous trouvons encore d'autres cas de ristourne pour la même cause. Telle est la déclaration par l'assuré d'une valeur

excédant la valeur réelle des effets chargés (art. 357 du Code de comm.); mais si cette déclaration n'est pas frauduleuse et qu'elle soit le résultat d'une erreur, il y a simplement lieu à une réduction ou ristourne partiel. Il y a également lieu au ristourne, si l'assuré avait déjà connaissance, au moment du contrat, de la perte de l'objet assuré (Voir, sur ces divers cas, chap. VI, § 1er, *De la réticence et de ses effets*, p. 692). Enfin il y a ristourne, en cas de pluralité d'assurances excédant la valeur de la chose assurée (art. 359 du Code de comm.). (Voir *suprà*, chap. Ier, *De la nat. et de l'obj. du contr. d'assur.*, p. 533.)

5° *Aggravation des risques.* — L'aggravation des risques rentre souvent dans les cas d'inexécution du contrat. Cette aggravation existerait notamment si les marchandises étaient chargées sur le tillac où elles sont plus exposées aux avaries; l'assureur ne répondrait alors ni des avaries, ni même du jet à la mer, à moins qu'il n'eût approuvé ce mode de chargement ou qu'il ne s'agît d'un voyage au petit cabotage.

6° *Fausseté ou inexactitude des déclarations portées dans la police.* — Nous renvoyons sur ce point à ce que nous avons dit au chap. VI (Voir *suprà*, chap. VI, *Des oblig. de l'assuré; de la réticence et de la fausse déclar.*, p. 692).

7° *Faillite de l'assureur ou de l'assuré.* — C'est le cas de l'art. 346 du Code de commerce (Voir *suprà*, chap. IV, § 10, *Du réglem. du paiement de la prime, en cas de faillite de l'assureur ou de l'assuré*, p. 669).

§ 2. — Des prescriptions en droit maritime, et spécialement en matière d'assurances.

Presque tout le droit maritime pouvant se fondre dans la matière des assurances, comme l'ont démontré plu-

sieurs auteurs, et la plupart des prescriptions et déchéances de la loi maritime se rattachant d'ailleurs aux assurances, nous avons cru devoir traiter ici ce sujet qui est en quelque sorte le complément de la théorie générale des Assurances.

Nous examinerons d'abord, dans ce paragraphe, la prescription de l'action en délaissement, puis celle de l'action d'avarie et généralement de toute action dérivant d'un contrat d'assurance; nous traiterons ensuite de la prescription annale, et enfin des actes interruptifs de la prescription.

L'art. 430 du Code de commerce établit d'abord le principe suivant : « Le capitaine ne peut acquérir la propriété du navire par voie de prescription. »

En effet, le capitaine étant le mandataire de l'armateur, ne peut, suivant les règles générales du mandat, dénaturer ce titre et posséder comme propriétaire.

1° *Prescription de l'action en délaissement.* — L'art. 431 dispose : — « L'action en délaissement est prescrite dans les délais exprimés par l'art. 373 » (Voir *suprà*, chap. VIII, § 2, 8° *Défaut de nouvelles*, p. 860).

L'art. 373 fait courir les délais de la prescription du jour de la réception de la nouvelle de la perte; en cas d'absence de nouvelles, l'art. 375 (Voir *ibidem*) établit les délais de six mois ou un an qui courent du jour des dernières nouvelles, et s'il n'en a pas été reçu, du jour du départ.

L'art. 387 établit aussi des délais de six mois ou un an applicables au cas d'arrêt de puissance (Voir *infrà*, chap. IX, § 1^er^, *Délais du délaissement*, p. 890); ces délais courent du jour de la signification de l'arrêt, et ils sont réduits à six semaines ou trois mois si les choses sont périssables.

Enfin les art. 390 et 395 nous montrent des prescriptions particulières dans le délai de trois jours, fixé pour la notification de la nouvelle concernant la déclaration d'innavigabilité, et dans l'application des délais de l'art. 387 au cas où le capitaine n'a pu trouver un autre navire pour transborder les marchandises, alors que le sien a été déclaré innavigable.

Sous l'ancien droit, la déclaration de délaissement avait lieu en même temps que l'action en validité était intentée. Aujourd'hui la déclaration de délaissement est faite séparément, et si elle n'est pas acceptée par l'assureur, l'action en validité est portée devant le tribunal. La cour de Cassation a même jugé (26 mars 1823) que l'art. 369 du Code de commerce donnait à l'assuré la faculté de faire le délaissement, sans obliger d'y joindre en même temps l'action en paiement de l'assurance qui peut faire l'objet d'une demande séparée, ni la signification des pièces justificatives du chargement et de la perte, lesquelles justifications peuvent être faites ultérieurement, au cours de l'instance. Mais il faut remarquer que la prescription appliquée par l'art. 431 a lieu si la déclaration du délaissement n'a pas été suivie de l'action en validité. Ainsi il a été jugé que la déclaration du délaissement, par acte extra-judiciaire, ne remplit pas le vœu de la loi, et qu'elle n'a pas pour effet de faire appliquer la prescription quinquennale établie par l'art. 432 du Code de commerce (Cass., 29 avril 1835).

2° *Prescription de l'action d'avarie, et généralement de toute action dérivant d'un contrat d'assurance.* — Le délai de la prescription de l'action d'avaries est ainsi fixé par les termes généraux de l'art. 432 du Code de commerce : — « Toute action dérivant d'un contrat à la grosse

ou d'une police d'assurance, est prescrite après cinq ans, à compter de la date du contrat. »

Ces mots : « La date du contrat » s'entendent, dans cet article, du jour de la signature de la police, encore qu'elle ait été close postérieurement. Ainsi, à la différence des autres cas de prescription pendant le délai desquels l'ayant droit n'exerce aucun recours, et qui commencent à courir à partir d'un événement après lequel se manifeste l'abstention de l'ayant droit, nous voyons, dans la prescription particulière de l'art. 432, le délai courir pendant la durée même du contrat d'assurance, de telle sorte que le délai de la prescription de l'action commence à courir, alors même que cette action n'est pas encore ouverte.

Les polices d'abonnements peuvent avoir une durée plus longue que les délais de prescription de l'art. 432 ; mais on admet, dans ce cas, qu'il y a autant d'assurances spéciales que de chargements et de déclarations de marchandises, et que le règlement d'avaries doit intervenir à la fin de chaque voyage. Par suite, il y a autant de prescriptions particulières qu'il y a de chargements et de voyages.

L'action d'avarie peut être intentée, comme nous l'avons dit, après l'action en délaissement ; ainsi l'action en délaissement peut être prescrite, alors que l'action d'avarie est encore recevable.

La convention par laquelle la police d'assurance porte que l'action d'avarie sera prescrite par un certain délai à partir du jour du sinistre, trois mois par exemple, est parfaitement licite. L'art. 2220 du Code civil n'atteint que les pactes de renonciation à la prescription, qui permettent de perpétuer les actions (Cass., 16 janv. 1865).

La prescription du règlement des avaries communes s'accomplit par un an, par interprétation de l'art. 433 du Code de commerce. En effet cet article établit la prescription annale pour toutes actions en paiement de fret et toute demande en délivrance de marchandises. — Or, si le capitaine assignait, après un an, en règlement d'avaries communes, les consignataires lui opposeraient que le fret est présumé lui avoir été payé, et que, d'un autre côté, ils ne seraient plus recevables à lui demander livraison des marchandises ; le capitaine opposerait aussi aux consignataires la même prescription de l'action en règlement d'avarie commune, en se fondant sur la présomption qu'il a dû abandonner son action, le fret étant présumé lui avoir été payé. Néanmoins l'action serait recevable, si le capitaine reconnaissait n'avoir pas délivré la marchandise, et le consignataire n'avoir pas acquitté le fret.

La prescription quinquennale, déterminée par l'art. 432 précité, embrasse dans sa généralité l'action en paiement de la prime, les actions qui naissent du contrat de réassurance, les actions en nullité du contrat ou en réduction de la valeur assurée, les actions en dommages-intérêts, en un mot, toutes actions dérivant du contrat d'assurance.

Doit-on appliquer à la prescription quinquennale de l'art. 432 la disposition de l'art. 2275 du Code civil, qui permet à celui à qui certaines prescriptions particulières sont opposées, de déférer le serment décisoire à la partie qui la lui oppose? Peut-on invoquer, par analogie, la disposition de l'art. 189 du Code de commerce qui autorise le serment décisoire proposé par le créancier d'une lettre de change ou d'un billet à ordre? La question s'est présentée relativement à des primes d'assurance réclamées après la prescription. Bien qu'il soit contestable que

l'art. 2275 reçoive son application dans les cas de l'art. 432, puisque la loi ne le dit pas expressément comme elle l'a fait en matière de change, un arrêt de la Cour de Nantes (15 fév. 1860) a résolu la question affirmativement.

La prescription de l'art. 432 s'applique à l'action en paiement ou en restitution de cotisations dues ou perçues en vertu d'une police d'assurances mutuelles. On a vu une raison d'en douter dans le fait qu'il s'agit ici d'un règlement entre associés, et qu'en cette matière la prescription s'accomplit par trente ans ; mais, d'un autre côté, il est bien évident qu'une telle action dérive d'un contrat d'assurance (Cass., 30 avril 1862 ; Nantes, 6 fév. et 8 mai 1861 ; Paris, 11 août 1860).

La prescription quinquennale, en matière de réassurance, court du jour de la signature du contrat, car telle est la règle invariable de l'art. 432, et non du jour seulement où l'assuré a pu exercer son action récursoire (Cass., 11 nov. 1862).

Faut-il appliquer à la répétition du paiement de l'indemnité que l'assuré a obtenue dolosivement, la prescription de l'art. 432, et faire courir cette prescription de la date du contrat ? Poser la question, c'est la résoudre. En effet, la fraude peut n'être connue des assureurs que plus de cinq ans après le contrat, et il ne peut se faire que l'action en répétition soit éteinte avant d'être née. On applique donc la prescription trentenaire.

Mais faut-il appliquer la même règle à l'assuré commissionnaire qui a désigné son commettant, en disant que les actions qui peuvent être dirigées contre son commettant pouvant l'être contre lui, et les mêmes exceptions pouvant être opposées, il y a lieu de ne prescrire en sa fa-

veur l'action en répétition de paiement que par trente ans, lors même qu'il ne serait aucunement complice de la fraude de son commettant? On peut déjà invoquer, en faveur de l'assuré commissionnaire, qui a reçu le montant du prix, agissant ainsi comme mandataire, et qui s'en est dessaisi de bonne foi, que l'action en répétition ne peut être exercée contre lui, en vertu des règles ordinaires du mandat; car s'il est tenu des mêmes obligations que l'assuré, ce n'est que dans les limites du contrat d'assurance. Tels sont les motifs de droit et d'équité qui ont guidé la jurisprudence. Aussi est-il admis que l'action en répétition contre l'assuré commissionnaire se prescrit par cinq ans, du jour de la date du contrat (Bord., 5 août 1840; Cass., 18 mai 1844).

3° *De certaines prescriptions annales.* — L'art. 433 du Code de commerce dispose : « Sont prescrites : — Toutes actions en paiement pour fret de navire, gages et loyers des officiers, matelots et autres gens de l'équipage, un an après le voyage fini; — Pour nourriture fournie aux matelots par l'ordre du capitaine, un an après la livraison; — Pour fournitures de bois et autres choses nécessaires aux constructions, équipement et avitaillement du navire, un an après ces fournitures faites; — Pour salaires d'ouvriers et pour ouvrages faits, un an après la réception des ouvrages; — Toutes demandes en délivrance des marchandises, un an après l'arrivée du navire. »

La prescription dont il s'agit emporte une déchéance absolue de l'action judiciaire, de telle sorte que la partie qui prétendrait s'être libérée ne pourrait déférer le serment à celle qui lui opposerait la prescription (Cass., 13 fév. 1856, et 16 juill. 1860).

En effet, la prescription de l'art. 433 est d'une nature

particulière : elle n'a pas seulement pour objet d'établir une présomption de paiement, comme la prescription ordinaire ; elle a surtout le caractère d'une déchéance, d'une véritable peine qui atteint celui qui manque à la diligence que requièrent les opérations maritimes. C'est là un principe d'ordre public que de nombreux arrêts ont mis en relief et qui n'a été que rarement contesté.

Nous résoudrons quelques difficultés d'interprétation qui se sont présentées sur l'art. 433. La prescription d'un an à laquelle sont soumis les loyers des gens de mer est encourue un an après le voyage fini ; mais la fin du voyage s'entend-elle du jour de la perte du navire par naufrage, ou seulement du jour où les parties en ont reçu la nouvelle, ou même seulement de la date du rôle de désarmement ? Les tribunaux se sont longtemps partagés sur cette question ; mais la jurisprudence la plus récente admet que le voyage est censé fini du jour où les parties ont reçu la nouvelle du sinistre (Cass., 16 juill. 1860 ; Bord., 11 nov. 1863).

L'administration de la marine, agissant comme mandataire légal des armateurs pour veiller au rapatriement des matelots, est-elle soumise, pour le recouvrement des sommes ainsi avancées pour le compte des armateurs, à la prescription annale de l'art. 433 ? La jurisprudence ne l'a pas admis, consacrant en cela les dispositions de l'Ordonnance du 31 octobre 1784 et d'un arrêté du 5 germinal an XII. Toutefois un arrêt de Nantes, du 24 mars 1866, a assimilé, quant à l'application de la prescription annale, les frais de rapatriement aux loyers de l'équipage.

La prescription annale, édictée pour fourniture de bois, équipement et avitaillement, s'applique-t-elle à celui qui aurait fait des fournitures au constructeur du navire, et

non directement au capitaine et à l'armateur? C'est avec raison que la cour de Montpellier a refusé d'étendre à ce cas l'application de l'art. 433 (12 fév. 1830).

L'art. 433 disposant que la prescription est encourue, pour la demande en délivrance de marchandises, *un an après l'arrivée du navire*, l'interprétation de cette règle a encore soulevé quelques difficultés; mais on est d'accord pour décider, à l'égard de l'action exercée par le consignataire, que les termes de l'art. 433 s'entendent de l'arrivée du navire au port de destination; si l'action est exercée par l'expéditeur, navire n'est censé arrivé que le jour de son retour au port d'expédition.

Nous avons vu plus haut que la prescription du règlement des avaries communes est accomplie par un an, par application de l'art. 433.

L'action en paiement des marchandises vendues au port de relâche, après un sinistre qui a empêché le navire de continuer le voyage, se prescrit-elle par un an, de même que l'action en délivrance des marchandises? La Cour de Cassation s'est prononcée pour la négative (Cass., 24 mai 1830).

4° *Actes interruptifs de la prescription*. — L'art. 434 du Code de commerce dispose : — « La prescription ne peut avoir lieu, s'il y a cédule, obligation, arrêté de compte ou interpellation judiciaire. »

L'action n'est alors prescrite que par trente ans, sauf la péremption d'instance qui, suivant les règles ordinaires de la procédure, entraînerait une prescription plus courte et annulerait les effets de l'acte interruptif de prescription.

Dans l'ancienne jurisprudence, la prescription pouvait être interrompue par de simples pourparlers entre l'assureur et l'assuré; mais la preuve de ces pourparlers et sur-

tout celle des termes d'une transaction étant fort difficile et le plus souvent peu concluante, la jurisprudence a reconnu que la loi avait repoussé ce moyen d'interrompre la prescription (Cass., 29 avril 1835). Il n'y a pas lieu non plus d'étendre la prescription, dans les termes de l'art. 433, au cas où l'assuré a demandé un délai pour fournir des justifications nécessaires, et que l'action judiciaire a été retardée pour sauvegarder ses intérêts (Cass., 27 nov. 1865).

L'assureur qui se serait formellement reconnu débiteur, ne pourrait invoquer la prescription quinquennale; car cet aveu serait la preuve d'une obligation à laquelle s'applique la prescription ordinaire, et la prescription de l'art. 432 vise seulement l'action qui aurait pour objet de faire reconnaître cette obligation.

§ 3. — De certaines fins de non-recevoir en matière d'assurances et d'avaries.

Ces fins de non-recevoir sont énoncées dans les art. 435 et 436 du Code de commerce. Art. 435 : — « Sont non recevables, — toutes actions contre le capitaine et les assureurs, pour dommage arrivé à la marchandise, si elle a été reçue sans protestation ; — Toutes actions contre l'affréteur pour avaries, si le capitaine a livré les marchandises et reçu son fret sans avoir protesté ; — Toutes actions en indemnité pour dommages causés par l'abordage dans un lieu où le capitaine a pu agir, s'il n'a point fait de réclamation. »

Art. 436 : — « Ces protestations et réclamations sont nulles, si elles ne sont faites et signifiées dans les vingt-quatre heures, et si, dans le mois de leur date, elles ne sont suivies d'une demande en justice. »

Comme on le voit par ces articles, la loi a fixé certains délais et certaines formes pour la constatation des avaries, indépendamment des prescriptions particulières de l'action d'avarie ou de l'action en délaissement. Cette disposition a pour objet de prévenir la fraude qui pourrait résulter soit de la supposition de dommages qui n'auraient pas existé, soit de la difficulté de constater ces dommages ou de bien en apprécier les causes. La prescription quinquennale de l'action d'avaries, fixée par l'art. 432, ne reçoit donc son application que dans les cas où il n'y a pas lieu à vérification des avaries et protestation au moment de la délivrance des marchandises.

Le caractère de ces fins de non-recevoir est dès à présent indiqué : ce ne sont point des prescriptions qui impliquent toujours l'idée d'une présomption de libération ; ce sont des déchéances d'ordre public et justifiées par la célérité qui doit être apportée dans l'exécution des contrats maritimes.

Les art. 445 et 436 s'appliquent et au cas de réception de la marchandise par le destinataire, sans protestation dans les délais légaux, et à d'autres cas où l'action ne dérive pas du contrat d'assurance, mais où il importait d'exiger les mêmes vérifications.

Remarquons, dès à présent, que les règlements d'avaries particulières des navires ne donnent pas lieu à la fin de non-recevoir par défaut de protestation, et que cette fin de non-recevoir ne s'applique qu'aux marchandises. L'action d'avarie sur navire se prescrit dans les termes de l'art. 432. La fin de non-recevoir ne s'applique pas davantage aux choses qui ont été jetées à la mer ou sacrifiées dans l'intérêt commun. On suit, à leur égard, les règles indiquées au paragraphe précédent pour la prescrip-

tion des avaries communes. Mais l'art. 435 retrouve son application au cas où l'avarie commune consisterait en une détérioration qui n'empêcherait pas la délivrance.

L'art. 435, ne concernant que les avaries matérielles, ne s'applique pas davantage aux défenses faites en cours de voyage pour les besoins de l'expédition (Mars., 11 janv. 1846). On a aussi refusé de l'appliquer à l'action du propriétaire des marchandises contre le capitaine qui aurait délaissé une partie de la cargaison dans un port de relâche.

Les protestations dans les délais des art. 435 et 436 sont incontestablement sans application au capitaine pour le paiement de la gratification qui peut lui être *due* pour les soins donnés à l'arrimage (Mars., 6 mars 1865).

Les déchéances des art. 435 et 436 ne sauraient être étendues à la navigation fluviale, pour laquelle les art. 106 et 108 édictent des dispositions spéciales concernant la vérification des avaries et la prescription des actions de ce chef (Voir *Droit commercial terrestre*, tome I^er^, p. 398 et suiv.).

Notons enfin que la fin de non-recevoir des art. 435 et 436 est générale et qu'elle s'applique à l'action en délaissement aussi bien qu'à l'action d'avarie, dans tous les cas où l'avarie se constate après la délivrance (Cass., 12 janv. 1825).

1° *Des fins de non-recevoir pour défaut de protestation en cas d'abordage.* — Nous avons déjà vu, au chapitre du *Capitaine* (p. 158 et suiv.), les règles que doit suivre le capitaine pour exercer le recours afin d'indemnité, en cas d'abordage; et nous avons examiné en même temps les questions de compétence en cette matière.

Les art. 435 et 436 prescrivent au capitaine abordé de protester dans les vingt-quatre heures, et la rigueur de

ce délai se justifie par la crainte qu'il ne survienne des avaries dues à un autre sinistre et qui se confondraient avec celles causées par l'abordage, et en outre par le danger qu'il y aurait à accorder un laps de temps qui rendrait plus difficile l'appréciation des causes de l'abordage. Aussi les déchéances prononcées par les art. 435 et 436 s'appliquent-elles au cas de perte totale du navire abordé comme à celui de simples dommages (Aix, 29 janv. 1866; Rennes, 11 déc. 1866).

La protestation du capitaine profite à tous les intéressés au navire et au chargement. Le délai de vingt-quatre heures, fixé par l'art. 436, se compte d'heure à heure et non de jour à jour. Néanmoins il a été admis que si le lendemain du sinistre était un jour férié, la protestation pouvait être valablement faite le jour suivant, mais toujours en calculant le délai d'heure à heure (Cass., 17 nov. 1858).

Il n'y a pas lieu à augmentation de ce délai à raison de la distance, pour la signification de la protestation; mais cette augmentation se justifie d'elle-même pour l'exercice de l'action par les intéressés. Toutefois les tribunaux apprécient si le délai de vingt-quatre heures ne doit pas être augmenté d'un certain délai moral, dans le cas où l'abordage a eu lieu en pleine mer (Rouen, 2 mars 1842); il est également juste de ne pas faire courir le délai pendant le temps que le capitaine doit consacrer tout d'abord au sauvetage du navire et de la cargaison. La protestation doit être faite lors même que le capitaine du navire abordé n'aurait pu constater le nom du navire abordeur, qui se serait éloigné après la collision; la protestation suffit pour réserver son action ultérieure (Rennes, 28 nov. 1836). Mais si le capitaine du navire abordé avait disparu pendant le sinistre, les autres officiers de l'équipage n'ayant pas de

mandat légal pour faire les protestations, on ne saurait opposer à l'armateur réclamateur cette inobservation de la loi, justifiée par l'impossibilité (Aix, 12 mai 1857) ; il suffit que l'armateur agisse dans un délai moral, laissé à l'appréciation du juge.

La protestation est valablement signifiée au capitaine abordeur, à son bord, et s'il ne peut être rencontré, à l'autorité locale du lieu où le navire abordé fait relâche (Cass., 17 nov. 1858 ; Nantes, 15 mars 1865).

De ce principe que l'inobservation des délais des art. 435 et 436 entraîne des déchéances d'ordre public, *il suit* que la fin de non-recevoir est opposable en tout état de cause, même en appel (Cass., 1er avril et 10 mai 1865 ; Aix, 25 nov. 1864). C'est aussi en conséquence du même principe que le capitaine étranger abordé est non recevable dans son action en France, même quand l'abordage a eu lieu en pays étranger, s'il encourt les déchéances de la loi française (Mars., 8 mai 1861).

Le capitaine ne doit pas se borner à une simple protestation dans le délai légal, il doit encore la faire signifier dans le même délai, à moins que le navire abordé ne se soit immédiatement éloigné, auquel cas le délai de la signification doit être augmenté de celui des distances.

Les formes et délais des protestations doivent être observés même par le capitaine abordeur qui entend se porter reconventionnellement demandeur. Elles doivent l'être également en cas d'abordage douteux.

Il a été néanmoins admis par quelques tribunaux que des pourparlers sérieux entre le capitaine du navire abordeur et celui du navire abordé, une proposition d'enquête, par exemple, pouvaient équivaloir à la signification de la protestation exigée par la loi, et que si, par suite, les dé-

lais de l'art. 336 étaient expirés, le capitaine abordé n'en était pas moins recevable dans son action (Cass., 10 fév. 1840 ; Rouen, 30 janv. 1843 ; Havre, 13 fév. 1855).

La mort d'homme par abordage ne pourrait être assimilée à l'avarie matérielle ; le défaut de protestation dans le délai de la loi ne serait donc pas une cause de déchéance pour la veuve de celui qui aurait ainsi péri (Aix, 29 janv. 1866).

Les protestations doivent être suivies, dans le mois de leur date, d'une action en justice. On doit regretter ici que la loi soit muette sur la détermination du tribunal compétent. On est généralement d'accord pour attribuer la compétence au tribunal du lieu du sinistre ; mais quelques-uns ont proposé de reconnaître aussi la compétence du tribunal du lieu le plus voisin du sinistre, quand l'abordage a eu lieu en pleine mer ; d'autres ont admis, au contraire, la compétence du tribunal du port de destination ; enfin quelques auteurs, entre autres M. Dalloz, ont attribué la compétence au tribunal du défendeur ; on cite même un arrêt dans ce sens (Bord., 23 fév. 1863). Quoi qu'il en soit, on ne peut contester, même en admettant la compétence du tribunal du lieu du sinistre, que le tribunal du domicile du défendeur ne soit également compétent.

En ce qui concerne la navigation fluviale, les tribunaux se sont longtemps partagés sur la question de savoir si l'action en réparation du dommage causé par un abordage était de la compétence du tribunal de commerce ; mais la question paraît aujourd'hui résolue dans le sens de l'affirmative (Cass., 24 août 1863).

2° *Des protestations et constatations d'avaries sur marchandises.* — Le réceptionnaire des marchandises avariées ou l'agent mandataire de l'assuré à l'effet de les recevoir,

est tenu non-seulement de faire vérifier les avaries, mais encore de protester dans les formes et délais de l'art. 435. Ainsi il a été jugé que la simple vérification et l'ordre de vente qui avait suivi, ne pouvaient tenir lieu de la protestation (Havre, 7 juin 1858). Le défaut de protestation et de signification dans les formes et délais légaux rendrait l'action d'avaries communes non recevable, lors même que le capitaine aurait rédigé un consulat dans lequel seraient relatés tous les dommages soufferts dans l'intérêt commun (Aix, 29 nov. 1830).

La protestation doit toujours être précédée d'une vérification préalable, suivant les formes édictées par l'art. 106 du Code de commerce, et qui s'appliquent au capitaine aussi bien qu'au voiturier. L'art. 106 dispose en effet : — « En cas de refus ou contestation pour la réception des objets transportés, leur état est vérifié et constaté par des experts nommés par le président du tribunal de commerce, ou, à son défaut, par le juge de paix, et par ordonnance au pied d'une requête. — Le dépôt ou séquestre, et ensuite le transport dans un dépôt public, peut en être ordonné. — La vente peut en être ordonnée en faveur du voiturier jusqu'à concurrence du prix de la voiture. »

Il se peut cependant que l'état d'avarie ne soit pas contesté par l'assureur ou qu'il ait été constaté, contradictoirement, avant la protestation, dans des formes telles qu'elles constituent une vérification suffisante, opposable à l'assureur. Mais la vérification doit avoir lieu soit avant la protestation, soit simultanément, dans les vingt-quatre heures, dit l'art. 436, sans quoi rien ne prouverait que l'état et le conditionnement intérieur des choses prétendues avariées fussent identiquement les mêmes que ceux des marchandises mises à quai par le capitaine.

Le déchargement se fait ordinairement dans les formes suivantes : le capitaine dépose à la douane un état des marchandises chargées à son bord, en indiquant les noms de chaque destinataire; les agents de la douane assistent au déchargement, contrôlent les marchandises et les enregistrent, afin de constater l'exactitude des déclarations du capitaine. Les destinataires, avertis d'assister au déchargement, doivent veiller à leurs marchandises, le capitaine cessant d'en répondre, dès que le déchargement est opéré.

Nous avons déjà traité, au chapitre du *Connaissement*, des règles de la délivrance des marchandises par le capitaine au destinataire (Voir *suprà*, p. 502 et suiv.).

La réception des marchandises serait définitive et réputée faite sans protestation, si le consignataire, sans vérifier leur état, les avait transportées dans ses magasins et en avait ainsi pris possession, de telle sorte qu'il devînt impossible d'en constater l'identité et d'évaluer le dommage. Le transport dans un entrepôt, au nom et pour compte d'un consignataire, aurait les mêmes effets que le transport dans ses magasins. Enfin les vérifications de la douane ne seraient pas une constatation suffisante. Il serait même dangereux, de la part du réceptionnaire, de faire transporter les marchandises dans ses magasins, après une reconnaissance des avaries et un acte de protestation, mais avant que le dommage eût été expertisé. Aussi le consignataire doit-il, pour conserver ses droits, à raison de l'avarie ou du coulage, faire déposer la marchandise en mains tierces, d'accord avec le capitaine, ou, à défaut, par autorité de justice, et faire ensuite expertiser le dommage.

L'art. 436 n'accorde au réceptionnaire que vingt-quatre

heures, à partir du moment de la délivrance, pour vérifier et protester. Aussi il importe de bien déterminer le caractère de la délivrance. Elle s'opère par la mise des marchandises à quai, et la réception est le fait de leur enlèvement. Toutefois cette réception ne sera définitive qu'après l'expiration des vingt-quatre heures, et jusque-là le consignataire peut faire la vérification dans l'entrepôt de la douane, sans que le dépôt en douane suspende en aucune façon les délais de la vérification et protestation. Remarquons, du reste, qu'il serait dangereux de laisser à l'appréciation des tribunaux le soin de déterminer les faits particuliers qui caractériseraient la réception définitive ; et bien que quelques arrêts aient entendu la loi dans ce sens, la Cour de cassation a toujours rigoureusement repoussé cette doctrine. En effet la célérité de la délivrance des marchandises est l'une des principales conditions du commerce maritime, et astreindre le capitaine à un séjour de plus de vingt-quatre heures, en raison des circonstances variables qui détermineraient le moment de la délivrance, ce serait entraver la navigation, et par suite augmenter les risques (Cass., 1er mai, 10 avril et 8 mars 1865). Aussi la preuve testimoniale doit-elle être repoussée pour la constatation des avaries.

Cependant la fin de non-recevoir des art. 435 et 436 ne serait pas applicable au cas où la vérification porterait non sur des avaries matérielles, mais sur le défaut de conformité des marchandises livrées avec les échantillons. Du reste, ce cas tout spécial ne se rapporte pas à l'objet du contrat d'assurance.

Quelle que soit la rigueur de l'interprétation de la loi, la mise à quai des marchandises n'est que le premier acte de la délivrance, et cette délivrance n'est définitive que

par le fait de l'enlèvement et le transport en entrepôt ; il faut aussi que cet enlèvement soit complet; et c'est du moment de ce dernier acte de la délivrance que court le délai de vingt-quatre heures (Aix, 21 août 1845).

Il a été admis que si l'avarie a été dissimulée par des moyens frauduleux, de telle sorte qu'un examen rapide n'ait pu les faire découvrir, le délai de vingt-quatre heures ne commence que du moment de la découverte de l'avarie (Rouen, 30 janv. 1843).

Le paiement du fret et des frais de débarquement par le consignataire ne fait pas obstacle à la protestation dans le délai légal, lors même que le capitaine aurait levé l'ancre avant la vérification (Cass., 14 juin 1842). Il en est de même en cas d'erreur dans la délivrance des objets : les délais des vérification et protestation ne courent que du moment de la découverte de l'erreur (Anvers, 2 oct. 1856).

La fin de non-recevoir des art. 435 et 436 fait supposer la délivrance ; mais si cette délivrance n'a pas lieu par suite du refus du consignataire de recevoir les marchandises avariées, au moment de leur débarquement, les art. 435 et 436 sont sans application, et l'assuré rentre dans les termes généraux de l'art. 432 relatif à la prescription quinquennale (Cass., 21 avril 1830). Les art. 435 et 436 sont également sans application au cas où les marchandises sont non pas seulement avariées, mais perdues ou sacrifiées par le jet à la mer (Paris, 15 fév. 1861). Cependant la jurisprudence belge nous offre un arrêt contraire (Bruxelles, 23 janv. 1858).

3° *Formes et délais de la protestation, en cas d'avarie des marchandises.* — La loi ne trace pas de formes rigoureuses pour la protestation. Ainsi il est admis qu'une requête en nomination d'experts pour la constatation des avaries,

est un acte suffisant. Cette forme est indiquée, en effet, par l'art. 106 précité du Code de commerce ; mais cette requête ne doit pas seulement être présentée dans les vingt-quatre heures, elle doit être signifiée dans le même délai (Cass., 10 avril 1865).

On ne considère pas comm suffisante 'expertise faite par des particuliers, sans une ordonnance de l'autorité compétente ; c'est ce qui a été jugé notamment à l'égard d'une expertise faite par les *Port- Wardens* de la Nouvelle-Orléans (Havre, 21 janv. 1856).

Il y a plus, il est nécessaire que l'expertise soit ordonnée contradictoirement avec le capitaine, et il faut que celui-ci ait été régulièrement sommé d'y prendre part (Bord., 29 août 1854).

La preuve testimoniale ne saurait être admise pour établir la protestation (Même arrêt).

Le rapport fait par le capitaine devant le juge de paix du lieu du sinistre, et dûment signifié dans le délai légal, constitue un acte de protestation suffisant. Il en est de même de la requête contenant protestation, adressée à un consul français. Mais une demande afin d'autoriser la vente de la marchandise avariée pour compte de qui de droit, n'équivaudrait pas à un acte de protestation, selon le vœu de la loi (Mars., 22 déc. 1856).

A qui la protestation doit-elle être signifiée ? Elle doit l'être au capitaine, en règle générale ; mais s'il s'agit d'avaries dont les assureurs seuls répondent, et que la protestation soit faite dans un lieu où ils n'ont pas de représentants, on admet qu'elle soit simplement déposée dans les mains du consul, même sans signification au capitaine. La signification est faite alors en même temps que la demande en justice, dans le mois de la protestation,

comme il est dit en l'art. 436 (Rouen., 30 janv. 1843 ; Mars., 24 juin 1858).

Dans les cas où la signification doit être faite au capitaine, le consignataire doit rigoureusement remplir cette formalité. Ainsi il a été jugé qu'une sommation adressée par l'expert au capitaine d'assister à l'expertise, et la simple présence du capitaine à son bord ne peuvent suppléer à cette signification (Bord., 13 mai 1856).

Le destinataire doit, aux termes de l'art. 436, exercer son recours contre le capitaine, du chef d'avarie, dans le mois de la protestation. Mais il doit produire, dans ce délai, toutes les réclamations fondées sur la protestation ; et s'il omettait l'une de ces réclamations, il serait déchu, à l'expiration du mois, du droit d'intenter une nouvelle action, lors même que l'acte de protestation contiendrait des réserves à cet égard (Anvers, 17 déc. 1862).

4° *La protestation doit être suivie, dans le mois, d'une demande en justice.* — Aux termes de l'art. 436, l'action d'avarie doit être intentée dans le mois de la signification de la requête afin de nomination d'experts, sans que le retard dans le dépôt du rapport d'experts autorise aucune prorogation de ce délai.

L'action à intenter est une action en paiement d'indemnité, une demande au fond, et non une simple demande avant faire droit, comme le serait une demande en expertise, qui ne peut équivaloir qu'à une protestation (Cass., 27 nov. 1822).

Le délai d'un mois, fixé par l'art. 436, à l'effet d'introduire contre le capitaine et les assureurs l'action d'avaries, est susceptible de l'augmentation du délai des distances, entre l'endroit où a été faite la protestation et celui où l'action est intentée, conformément aux art. 73 et 1033 du Code de procédure civile (Cass., 22 août 1864).

Le délai de vingt-quatre heures, fixé par le même art. 436 pour la signification de la protestation, est-il aussi susceptible de l'augmentation du délai des distances ? La Cour de Poitiers (14 janv. 1863) avait admis l'affirmative ; mais la Cour de cassation s'est prononcée en sens contraire (8 mars, 10 avril et 1er mai 1865).

Cependant le délai de vingt-quatre heures est prorogé d'un jour, si l'échéance du délai est un jour férié.

5° *Renonciation aux fins de non-recevoir et serment décisoire.* — Le capitaine peut valablement dispenser le destinataire de protester du chef d'avarie ou de manquant ; mais on ne saurait admettre que le destinataire pût être exonéré de l'obligation rigoureuse d'introduire son action dans le mois (Anvers, 6 juin et 8 déc. 1865).

Nous avons vu plus haut, en matière d'abordage, que des pourparlers impliquant la reconnaissance du fait de la collision équivalaient à la protestation (Voir *suprà*, p. 1096). La renonciation formelle, de la part des assureurs, à se prévaloir de l'inobservation des formes et des délais de l'art. 436, est également licite ; mais cette renonciation peut aussi se présumer et résulter de certaines circonstances. Ainsi la renonciation est présumée résulter de ce que les assureurs ont promis de faire droit à la réclamation, sous la condition de produire certaines pièces justificatives. De simples pourparlers prorogent ainsi le délai (Cass., 17 mars 1846). Ces promesses verbales de transaction peuvent-elles se prouver par témoins? L'affirmative est admise, parce qu'il y a ici un engagement particulier, en dehors du droit qui régit les assurances, et pour lequel tous les moyens de preuve sont admis comme pour tous les actes commerciaux en général.

L'assuré qui n'aurait pas observé les formes et délais

de l'art. 436, serait-il fondé à déférer le serment à l'assureur sur le fait de la reconnaissance des avaries ? On est d'accord pour admettre que l'inobservation des art. 435 et 436 entraîne une déchéance complète qui ne peut être couverte par le serment décisoire.

LÉGISLATION ÉTRANGÈRE.

Roumanie. — Grèce et îles Ioniennes. — Haïti. — Même législation qu'en France.

Belgique. — La loi belge a conservé les dispositions du Code de commerce français, en ce qui concerne les prescriptions et déchéances en matière commerciale et particulièrement en droit maritime. — Ainsi dans le travail de révision du Code de commerce, qui est poursuivi par le législateur belge, le livre II qui a trait au droit maritime, n'a pas encore été abordé, de telle sorte que les dispositions des art. 430 à 436 subsistent en entier. Néanmoins le législateur a déjà innové sur cette matière, par la disposition de l'art. 32 de la loi du 11 juin 1874, qui paraît modifier l'art. 432 du Code de commerce de 1808. En effet l'art. 32 porte : — Toute action dérivant d'une police d'assurance est prescrite après trois ans, à compter de l'événement qui y donne ouverture. L'art. 432 du Code de commerce français, resté applicable en Belgique, établissait une prescription de cinq ans, à compter de la date du contrat.

Italie. — Le Code de commerce italien reproduit les dispositions du Code français sur la matière qui nous occupe, sauf deux modifications.

L'art. 539 du Code italien qui correspond à l'art. 431 du Code français, fixe un délai différent pour la prescription de l'action en délaissement. — La loi italienne, ainsi que la loi française, permet à l'assuré, de notifier le délaissement en même temps qu'il signifie l'avis de la perte ; mais tandis que la loi française renvoie à l'art. 373 pour les délais de la prescription, la loi

italienne fait une distinction : si la signification de l'avis de la perte ne contient pas notification du délaissement, l'action en délaissement se prescrit dans les délais de l'art. 485 du Code italien, correspondant à notre art. 373 ; si, au contraire, l'acte de signification contient notification du délaissement, la prescription de l'action en délaissement s'accomplit dans les six mois, du jour de la notification.

L'art. 537 du Code italien, qui correspond à notre art. 436, substitue d'autres délais à ceux de la loi française pour la vérification et la protestation, lors de la réception des marchandises avariées, et pour l'exercice de l'action d'avaries ; l'art. 537 porte : — Les protestations et réclamations sont nulles, si elles ne sont faites et notifiées dans les trois jours, et si elles ne sont suivies, dans les deux mois, d'une demande judiciaire en paiement. A l'égard des notifications faites à l'étranger, le délai est augmenté d'après les règles de la procédure civile.

Espagne. — Le Code de commerce espagnol reproduit dans les art. 992 à 1000, les dispositions contenues dans les art. 431 à 436 de notre Code ; les fins de non-recevoir de nos art. 435 et 436 sont assimilées à de véritables prescriptions.

Les délais de prescription de l'action en délaissement sont indiqués par l'art. 904 qui correspond à l'art. 373 du Code de commerce français et fixe les mêmes délais. — Toute action dérivant du contrat d'assurance se prescrit par cinq ans. — Lorsque les marchandises ont subi des avaries, l'action d'avaries est éteinte si, dans les vingt-quatre heures de la délivrance, le réceptionnaire n'a pas fait une protestation authentique, et si cette protestation n'a pas été notifiée au capitaine, dans les trois jours suivants. — La protestation ne produit aucun effet et elle est considérée comme nulle et non-avenue, si, dans les deux mois de sa date, elle n'est pas suivie d'une demande régulière en justice. Il existe une autre déchéance particulière : l'assuré qui a souscrit plusieurs assurances sur le même objet, et au delà de sa valeur, peut signifier aux derniers assureurs la nullité du contrat pour l'excédant de valeur ; mais s'il n'a pas fait cette signification avant que le navire et son chargement aient atteint le port de destination, il doit les primes même des dernières

assurances qui ne peuvent sortir à effet en sa faveur, en cas de sinistre.

Les autres dispositions de la loi espagnole sont conformes au droit français.

Portugal. — Toute action à raison d'avaries communes ou particulières, à la charge des assureurs, se prescrit dans le délai d'un an, à compter du jour des dernières nouvelles, quand il s'agit d'un voyage en Europe, et dans le délai de deux ans, pour les voyages plus éloignés. Ces délais sont doublés en cas de guerre maritime. Cette prescription est interrompue si l'assureur tenu du paiement de l'indemnité, a remis un à-compte à l'assuré. — Toutes actions à raison de la contribution aux avaries communes sont prescrites deux ans après l'achèvement du voyage. Toutes actions en paiement du fret, des salaires et loyers des gens de l'équipage, sont prescrites un an après l'achèvement du voyage; celles pour victuailles fournies par ordre du capitaine, un an après la livraison; celles pour fournitures des choses nécessaires à l'armement et à l'avitaillement du navire, pour salaire des ouvriers et paiement des ouvrages faits pour le navire, un an après la réception des fournitures ou des travaux; celles pour la fourniture des matériaux et objets nécessaires à la construction et à la réparation du navire, trois ans après la réception des fournitures. Ces délais sont doublés quand les créances sont nées pendant des voyages entrepris hors de l'Europe ou hors des pays adjacents au continent européen (art. 1855 et 1856).

La prescription est interrompue s'il y a eu citation, reconnaissance de la dette, arrêté de compte ou commencement d'instance (art. 1860).

Les actions dont l'objet n'est pas prévu par les dispositions qui précèdent, se prescrivent conformément au droit civil (art. 1859).

En ce qui concerne la délivrance des marchandises au lieu de destination et les déchéances encourues, faute par le réceptionnaire de n'avoir pas rempli les formalités établies pour la constatation des avaries, nous trouvons des dispositions spéciales dans les art. 1829 et 1858.

Lorsque les marchandises arrivent avariées, le réceptionnaire doit, avant de prendre livraison, requérir la nomination d'experts

qui les visitent et en estiment le dommage. Mais si l'avarie n'était pas visible extérieurement, le réceptionnaire ou le consignataire aurait un délai de trois jours pour faire expertiser le dommage, sans préjudice de tous autres moyens de preuve. — Toute action contre le capitaine et les assureurs, à raison des avaries éprouvées par les marchandises, est non recevable, si le consignataire a pris livraison sans faire procéder à la visite et à l'estimation du dommage par experts, comme le prescrit la loi; ou si, l'avarie n'étant pas visible extérieurement, l'assuré a laissé passer, sans protester, le délai de trois jours.

Pays-Bas. — Les règles sur la prescription sont contenues dans les art. 744 et 747 du Code hollandais.

Se prescrivent par un an toutes actions : — 1° En paiement du fret, des gages et loyers du capitaine, des officiers et gens de l'équipage; 2° pour nourriture fournie aux officiers et gens de l'équipage, sur l'ordre du capitaine; 3° pour délivrance des marchandises; 4° en paiement du prix de passage. — Les prescriptions énoncées sous le n° 1 commencent à courir après le voyage fini; celles sous le n° 2, après la livraison; celles sous les n°s 3 et 4, après l'arrivée du navire. — Se prescrivent par trois ans toutes actions : pour fourniture des choses nécessaires à l'armement et à l'avitaillement du navire, ainsi que pour fourniture de bois, voiles, ancres et autres objets nécessaires à la construction et au radoub du navire, et enfin pour salaires d'ouvriers et prix d'ouvrages faits au navire; pour dommage causé par l'abordage. La première prescription commence à courir du jour de la délivrance des objets ou de l'ouvrage achevé, et la dernière, du jour du sinistre. — Se prescrivent par trois ans : Toutes actions résultant d'un contrat à la grosse ou d'une police d'assurance. Cette prescription commence à courir du jour de la conclusion du contrat. — Toute action des intéressés pour la répartition de la contribution aux avaries communes est prescrite deux ans après le voyage fini. — Le serment peut être déféré à celui qui invoque la prescription; mais quant à celle relative à la contribution aux avaries communes, la déchéance est encourue de plein droit.

En ce qui concerne les formes de la délivrance des marchandi-

ses par le capitaine entre les mains des consignataires, au lieu de destination, nous trouvons quelques règles dans les art. 382 et 718.

Le capitaine peut exiger, au moment du déchargement, que les marchandises soient comptées, mesurées ou pesées, dans tous les cas où il est responsable du nombre, de la mesure ou du poids, ou qu'il y a un intérêt quelconque. — Si les marchandises assurées arrivent dans l'un des ports du Portugal, endommagées ou diminuées, et que l'avarie soit visible extérieurement, la visite des marchandises et l'estimation des dommages seront immédiatement faites par experts. Mais si l'avarie n'est pas visible extérieurement, le réceptionnaire ou le consignataire a un délai de quarante-huit heures, après le déchargement, pour faire expertiser le dommage, sans préjudice de tous autres moyens de preuve, notamment s'il y avait fraude. Cependant le réceptionnaire qui a déjà pris livraison doit prouver l'identité des marchandises avariées.

Toute action contre le capitaine et les assureurs, pour dommages arrivés aux marchandises chargées, est non recevable, si ces marchandises ont été reçues sans avoir été visitées et sans que le dommage ait été estimé, conformément à la loi, à moins que le dommage n'étant pas visible extérieurement, la visite et l'expertise n'aient pu avoir lieu dans les délais prescrits par la loi (art. 746).

Le réceptionnaire qui reconnaît des avaries au moment où les marchandises lui sont délivrées après déchargement, est fondé à en faire constater l'identité, le nombre, la mesure ou le poids, même par le témoignage de ceux qu'il a employés au déchargement. Il y a plus, s'il y a présomption que les marchandises ont été endommagées, détériorées, volées ou diminuées, le réceptionnaire a le droit, ainsi que le capitaine ou toutes autres personnes intéressées, d'exiger la visite et l'estimation du dommage par experts, alors que les marchandises n'ont pas encore été déchargées. La demande afin d'expertiser, faite par le capitaine lui-même, ne préjudicie pas à son droit d'opposer tous moyens de défense qui dégagent sa responsabilité. — Il se peut que les marchandises avariées aient été délivrées moyennant un

reçu ou un connaissement acquitté, portant qu'elles ont été endommagées, gâtées, pillées ou diminuées; mais cette décharge ne fait pas obstacle au droit du réceptionnaire de faire visiter et expertiser le dommage, pourvu que l'expertise soit requise dans les quarante-huit heuresde la délivrance (art. 491 à 495).

Allemagne. — *Des diverses prescriptions en droit maritime.* — Les actions de l'assureur et celles de l'assuré, dérivant du contrat d'assurance, se prescrivent par cinq ans. La prescription commence à l'expiration du dernier jour de l'année où le voyage assuré a été achevé; et en cas d'assurance à temps limité, à compter de l'expiration du jour où finit le terme de l'assurance. Si le navire a irrévocablement disparu, la prescription court à partir du jour où expire le délai pour la déclaration de perte irrévocable (art. 910).

Les créances privilégiées sur le navire, que nous énumérons ci-après au chap. II, de la quatrième Partie, sur l'art. 757, se prescrivent par un an. Toutefois la prescription est de deux ans: 1° Pour les actions des gens de l'équipage, dérivant des contrats d'engagement et de loyers, si le renvoi a eu lieu du cap de Bonne-Espérance ou du cap Horn, ou d'un point plus éloigné; 2° Pour les actions en indemnité à raison d'abordage de navires (art. 906).

Toute action dérivant du contrat d'assurance ou d'une créance privilégiée sur navire, ne peut, lorsqu'elle est prescrite, donner lieu à compensation ni à une demande reconventionnelle, sous la condition que la prescription ait été acquise à l'époque où a été introduite l'action à laquelle on l'oppose (art. 911).

Se prescrivent aussi par un an les actions personnelles que le créancier peut faire valoir contre l'armateur, à raison d'avaries ou de livraison tardive, ou contre une personne de l'équipage (art. 907).

La prescription commence: 1° Pour les actions des gens de l'équipage à raison de leurs loyers, à compter de l'expiration du jour où finit leur engagement; et si l'action judiciaire a été possible et autorisée plus tôt, à compter de l'expiration du jour où cette action est ouverte. Toutefois le droit de demander des avances et des à-compte n'est pas pris en considération pour déterminer le commencement de la prescription. — 2° Pour les

actions à raison d'avaries ou de livraison tardive de marchandises ou d'effets de passagers, ainsi qu'à raison de contributions aux avaries communes, la prescription commence à compter de l'expiration du jour où la livraison a été effectuée ; pour les actions à raison de non-livraison de marchandises, à compter de l'expiration du jour où le navire arrive au port où la livraison devait se faire ; et s'il n'atteint pas ce port, à compter de l'expiration du jour où la partie intéressée a eu, pour la première fois, connaissance du sinistre. — 3° Pour les actions à raison de faits provenant de la faute d'une personne de l'équipage, la prescription court à partir de l'expiration du jour où l'intéressé a eu connaissance du dommage ; et pour les actions en indemnité à raison d'abordage, à partir de l'expiration du jour où l'abordage a eu lieu. — 4° Pour toutes les autres actions, la prescription commence à partir de l'expiration du jour où la créance est échue (art. 908). — Sont également prescrites par un an les actions fondées sur l'exercice d'un privilége sur les marchandises, à raison de l'affrétement et de tous les droits qui en dérivent, des droits de surestaries, des droits de douane déboursés et autres avances, des contrats à la grosse, des contributions aux avaries communes et des frais de sauvetage et de secours, ainsi que toutes actions personnelles contre les chargeurs et les actions à raison du prix de passage. — Pour les actions en contribution aux avaries grosses, la prescription court à partir de l'expiration du jour où les marchandises sujettes à contribution sont livrées ; pour les autres actions admises par règlement, à partir de l'expiration du jour où elles peuvent être exercées (art. 909).

De certaines déchéances pour défaut de vérification de l'état des marchandises au moment de la délivrance, et des formes de la délivrance. — Nous avons vu plus haut au chapitre *de l'Affrétement*, les formes de la vérification de l'état des marchandises, lors du déchargement, et les déchéances encourues pour défaut de constatation (Voir Allem., p. 423). Nous avons indiqué, au même chapitre, d'autres déchéances édictées par les art. 615 à 617 et 624 (Voir p. 424 et 425).

Autriche. — Nous renvoyons à ce que nous avons dit au

chapitre 1er, relativement au droit maritime autrichien (Voir *suprà*, p. 564).

Angleterre. — La loi anglaise n'a pas admis, soit pour l'action en délaissement, soit pour l'action d'avaries, et en général pour toute action dérivant du contrat d'assurance, d'autre prescription que la prescription ordinaire de six ans; cette prescription ne peut être interrompue que par une reconnaissance écrite du droit de l'assuré à l'indemnité (Stat. 9, Georges IV, ch. 14, s. 1). Cependant on distingue la notification du délaissement qui peut être accepté ou non par l'assureur, de l'action en délaissement. La notification du délaissement doit être faite dans un délai raisonnable, sans que la loi détermine pour cela de formes particulières, et la négligence de l'assuré libérerait l'assureur : Nous avons signalé, en traitant des *Gens de mer*, certaines règles relatives à la prescription des loyers (Voir *suprà*, p. 290).

Remarquons ici que la prescription, en droit anglais, se présente avec des caractères différents de la prescription en droit français. Elle n'est pas fondée sur une présomption de libération, mais sur cette idée qu'il y aurait trouble dans les relations civiles ou commerciales, s'il était permis au créancier d'ajourner trop longtemps l'exercice de son action. Le mot *limitation* par lequel les Anglais désignent la prescription, indique déjà cette idée. Comme conséquence du caractère de la prescription en droit anglais, il faut admettre que le créancier qui a laissé prescrire ne peut déférer le serment décisoire au débiteur.

La loi anglaise ne trace pas davantage de règles spéciales, relativement aux formes et délais de la protestation du réceptionnaire, au moment de la délivrance des marchandises, lorsqu'elles ont subi des avaries. Le destinataire doit protester au moment même de leur délivrance ou dans un délai moral fort court, sinon il est présumé les avoir reçues en bon état.

Danemark. — La prescription de l'action en délaissement a lieu dans les délais que nous avons déjà indiqués aux chapitres VIII et IX, à savoir dans le délai d'un an, pour les sinistres survenus en Europe, et dans celui de deux ans, pour les sinistres survenus au delà (Voir *infrà*, chap. VIII et IX, *Danem.*, p. 877 et 931).

L'action d'avaries est soumise à la prescription de droit commun, c'est-à-dire à la prescription trentenaire.

La constatation des avaries sur marchandises a lieu au moment de la délivrance aux mains du réceptionnaire, sans que la loi fixe les formalités à remplir ni les conditions de déchéance des droits de l'assuré, lorsqu'il y a lieu à cette constatation. La loi dit seulement : Si le navire aborde dans un port danois, le capitaine devra, avant le déchargement des marchandises qui se vendent à la mesure, les faire mesurer par les agents publics, et s'en faire délivrer un certificat, sous peine d'une amende de dix onces d'argent. Le capitaine est tenu de prendre toutes les précautions nécessaires pour prévenir les avaries des marchandises confondues.

Le capitaine ne devrait pas faire la délivrance au chargeur ou à son consignataire, avant que celui-ci n'eût acquitté sa part contributive aux avaries communes.

Suède. — Les art. 272 à 274 du Code maritime suédois prévoient divers cas dans lesquels le contrat d'assurance devient nul, et règlent l'indemnité qui peut alors être due par l'assuré à l'assureur.

Lorsque, après la signature du contrat d'assurance, le voyage du navire est indéfiniment ajourné, ou lorsque les marchandises n'arrivent pas pour le chargement, l'assurance est nulle, et l'assureur est tenu de rendre la prime qu'il a déjà reçue ; mais, pour se couvrir des frais, il a droit à 1/4 p. 0/0 de la somme pour laquelle le navire ou les biens étaient assurés ; toutefois il garde ce qu'il a déjà reçu, si le montant n'excède pas 1/2 p. 0/0 de la somme assurée. — Si le voyage n'est ajourné qu'après que le chargement est déjà commencé, ou si le navire assuré est forcé par les vents contraires ou par toute autre cause de revenir à son point de départ et qu'ensuite le voyage soit indéfiniment ajourné, l'assurance devient nulle. Dans ce cas, l'assureur garde une partie de la somme déjà reçue, proportionnée aux risques qu'il a courus : cette partie est fixée d'un commun accord ou par un expert ; l'autre partie est remboursée à l'assuré, sous déduction de l'indemnité du quart ou de demi pour cent, suivant la distinction établie plus haut.

Si plusieurs assurances ont été contractées simultanément et de bonne foi sur le même objet et pour les mêmes risques, et qu'il y ait lieu de réduire chaque assurance à une somme proportionnelle (Voir *suprà*, Suède, p. 570), comme aussi dans le cas prévu par l'art. 193 (Voir *ibidem*), on opère une réduction proportionnelle sur le montant de la somme à rembourser par l'assureur, en cas de sinistre, et l'indemnité du quart ou de demi pour cent à laquelle celui-ci peut avoir droit est également soumise à la même réduction proportionnelle.

Si, à l'époque fixée par l'assurance, le navire n'est pas encore arrivé au lieu où il doit prendre charge et à partir duquel les risques doivent courir, le voyage étant ainsi rompu, l'assuré a droit au remboursement de la prime, sous déduction de l'indemnité du quart ou de demi pour cent de la somme assurée, suivant la distinction établie plus haut.

Les règles sur la prescription, en matière de droit maritime, sont établies par les art. 284 à 286.

Les créances dont l'armateur n'est pas tenu personnellement et qui ne l'obligent que jusqu'à concurrence de la valeur du navire et du fret, sont prescrites, lorsque le créancier n'a exercé aucun recours, dans les deux années du retour du navire dans un port suédois où il effectue le déchargement définitif, après l'achèvement du voyage qui a donné lieu à ces créances.

Les obligations réciproques de l'assureur et de l'assuré se prescrivent, à défaut de demande en justice ou de recours légal, dans le délai de cinq ans à compter du jour où l'obligation a pris naissance. — Lorsqu'un navire présumé perdu par suite du défaut de nouvelles a été délaissé, la prescription quinquennale court du jour de la signification du délaissement, y compris ce jour.

La créance résultant d'une sentence judiciaire et celle résultant d'une lettre de change se prescrivent suivant les règles du droit commun (Voir tome 1^er^, *Droit commercial terrestre*, p. 683).

Norwége. — Même législation qu'en Danemark (Voir *suprà*, Danemark, p. 1112).

Russie. — Le Code de commerce russe ne fixe pas de délais

de prescription particulière en matière d'assurances ; on applique à cet égard la prescription ordinaire en matière commerciale, qui est de dix ans, aux termes des art. 20 et 1169.

Nous trouvons quelques règles sur les déchéances encourues dans le cas où le capitaine ferait la remise des marchandises, soit au destinataire, soit au mandataire du chargeur, sans exiger le paiement préalable de tous les frais et droits quelconques, ainsi que de la contribution aux avaries communes qui peut grever les marchandises (art. 827). — Les marchandises doivent être remises au destinataire, en même nature et qualité qu'il est indiqué dans l'état de chargement qui doit être signé en même temps que le contrat d'affrétement (art. 736); cette livraison ne doit être faite que contre paiement du fret et de tous autres droits, et la remise par le destinataire, entre les mains du capitaine, de l'original du connaissement, équivaut, pour l'un comme pour l'autre, à la preuve du règlement et les libère vis-à-vis l'un de l'autre (art. 738 et 761).

Nous avons déjà vu au chapitre précédent que la constatation des avaries incombait au capitaine personnellement.

Malte (Ile de). — L'action en délaissement se prescrit dans les délais et dans les formes que nous avons indiquées au chapitre précédent (Voir *infrà*, chap. VIII et IX, Malte (Ile de), p. 881 et 935).

L'action d'avaries, et généralement tous priviléges sur les navires, toutes actions dérivant du contrat d'assurance ou du contrat à la grosse, se prescrivent par cinq ans, à moins qu'il n'y ait eu des actes interruptifs de la prescription (*Droit municipal*, liv. II, ch. V, §§ 3 et 4).

Les avaries survenues aux marchandises doivent être constatées par le destinataire au moment où les marchandises lui sont délivrées sur le quai de déchargement, et il doit protester avant de prendre livraison. — Si le capitaine ne trouve pas le destinataire ou consignataire, il doit déposer les marchandises entre les mains des autorités locales ou du consul de sa nation. Il se fait payer par eux du fret et se fait délivrer un acte de décharge.

États-Unis. — Les principes de la législation des États-Unis, sur la matière qui nous occupe, sont conformes à ceux de la législation anglaise (Voir *suprà*, Angl., p. 1112).

Brésil. — Les art. 441 à 456 du Code de commerce brésilien exposent la théorie générale de la prescription, en matière commerciale.

Les délais de la loi pour intenter une action, protester ou pratiquer tout autre acte ne peuvent être prorogés, et l'on ne peut invoquer contre la prescription ni réclamation ni bénéfice de restitution, même en faveur de mineurs (art. 441 du Code de comm. brésil.).

Les prescriptions, en matière commerciale, ne sont réglées par la loi civile que dans le silence de la loi commerciale. Aux termes d'un décret du 19 décembre 1860, le droit de réclamer pour fraude ou erreur dans un compte se prescrit par douze mois, du jour du paiement fait à celui qui a fourni les marchandises; la prescription contre le domaine national est de deux ans. — Le droit à indemnité pour avarie ou manquant dans les livraisons de marchandises, se prescrit par un an du jour de l'avarie ou de la vérification du manquant. — Le droit au produit liquide des choses déposées en consignation, se prescrit par cinq ans. — Le droit au produit liquide des choses jetées à la mer ou sur les côtes des rivières ou eaux intérieures, se prescrit par un an.

La question de savoir si le juge peut d'office prononcer la prescription, lorsqu'elle n'est pas invoquée par la partie qui s'est ainsi libérée, est controversée en droit brésilien; mais la négative est généralement admise.

Nous avons déjà indiqué quelques prescriptions particulières, en matière commerciale. Ainsi l'action du capitaine afin de saisie des marchandises pour le paiement du fret, se prescrit par trente jours (Voir *suprà*, Brésil, p. 238).

Toute action fondée sur une obligation commerciale contractée par acte authentique ou sous signature privée, se prescrit par vingt ans, du jour où l'action est ouverte (art. 442).

Nous avons vu, en traitant du *Droit commercial terrestre* (Voir tome 1er, *Brésil*, p. 883), que toute action dérivant d'une lettre de change se prescrit par cinq ans.

Les actions des tiers contre des associés, lorsque la société n'est pas dissoute, contre leurs veuves ou leurs héritiers, se

prescrivent par cinq ans, s'il n'y a pas d'autre titre entraînant une prescription différente, à compter du jour de la dissolution de la société, publiée conformément à la loi. Les réclamations réciproques des associés se prescrivent par dix jours, à partir du jour de la communication du projet de liquidation (Voir tome I^er^, p. 264).

Les dettes provenant de comptes courants présentés et acceptés, ou provenant de comptes de vente présumés liquides, se prescrivent, entre commerçants, dans les quatre années de leur date. Le droit de demander paiement de marchandises confiées sans titre écrit, signé du débiteur, se prescrit par deux ans, lorsque le débiteur réside dans la même province que le créancier; le délai est de trois ans, s'il réside dans une autre province; et de quatre ans, s'il réside hors de l'empire. L'action pour demander l'exécution d'une obligation commerciale pour laquelle l'action testimoniale n'est pas admise, se prescrit par deux ans.

Les actions dérivant d'un contrat à la grosse ou d'une police d'assurance se prescrivent par un an, à compter du jour où les obligations sont exigibles, lorsqu'elles ont été contractées dans l'empire ; la prescription est de trois ans, si elles ont été contractées en pays étranger (art. 447).

Se prescrivent par un an : 1° Les actions des ouvriers ou journaliers contre des commerçants à raison de leur salaire, les actions des ouvriers employés à la construction ou à la réparation du navire, ou à quelque autre ouvrage sur le navire ; ce délai commence à courir du jour où les travaux ont été faits ou l'ouvrage entrepris livré. Toutefois la prescription peut être différente, suivant la nature du titre par lequel se prouve la dette ; 2° Les actions pour avaries grosses, entre ceux qui sont soumis à la contribution, si le règlement et la répartition n'ont pas eu lieu dans l'année ; le délai court du jour de la fin du voyage dans lequel la perte a eu lieu ; 3° L'action en livraison des marchandises, se prescrit du jour de la fin du voyage ; 4° Les actions en paiement du fret et de la prime, des staries et surestaries, celles en paiement des avaries simples, se prescrivent à compter du jour de la livraison des marchandises ; 5° Les loyers de l'équipage, à

compter du jour de la fin du voyage; 6° Les actions pour fournitures de vivres faites à l'équipage par ordre du capitaine, à compter du jour où les livraisons ont été faites. Dans tous les cas ci-dessus prévus, la dette se prouve par une reconnaissance écrite du capitaine, de l'armateur ou du consignataire (art. 448 et 449).

Suivant les principes généraux, la prescription ne court pas en faveur du dépositaire ni du créancier gagiste, qui ne peuvent posséder comme propriétaires. Par suite, le capitaine ne peut acquérir par prescription le navire qu'il conduit.

La prescription est interrompue en temps de guerre, tant qu'elle dure et même un an après, en faveur de ceux qui servent dans les armées. La prescription est encore interrompue, quand il y a novation de l'obligation, citation ou interpellation judiciaire. D'après la jurisprudence, le paiement à-compte, la demande de délai, la reconnaissance ou l'obligation contractée par lettre sont interruptifs de la prescription (art. 453). La prescription interrompue commence à courir de nouveau : en cas de novation, de la date de la novation ; en cas de citation judiciaire, de la date du dernier acte de procédure ; en cas d'interpellation judiciaire, de la date de la signification de la protestation ou de sa publication dans les journaux.

Buenos-Ayres. — Nous trouvons, dans les art. 997 à 1013, la théorie générale de la prescription en matière commerciale.

On ne peut renoncer d'avance à la prescription, à moins qu'il ne s'agisse de la prescription acquise. La prescription s'oppose en tout état de cause, en première instance comme en appel, s'il n'y a renonciation expresse ou tacite. Le juge ne peut, dans le silence des parties, suppléer d'office à l'exception qui résulte de la prescription. Les créanciers gagistes et toutes les autres personnes qui ont un intérêt dans la chose pour laquelle on peut invoquer la prescription, sont en droit de l'opposer, bien que leurs débiteurs, propriétaires de la chose, y aient renoncé (art. 997 et 1000).

Les art. 1001 et 1002 reproduisent les art. 441 et 442 du Code brésilien.

Se prescrivent par quatre ans : 1° Les actions dérivant de lettres de change ou autres papiers négociables, s'il n'est pas inter-

venu de condamnation, ou si la dette n'a pas été reconnue par un titre séparé. Les quatre années courent de la date du protêt, et à défaut, de la date de l'échéance, et enfin de la date du jugement ordonnant la restitution de ce qui a été reçu pendant la période de cessation de paiement, en cas de faillite. — 2° Les actions des tiers contre les associés non-liquidateurs, leurs veuves ou héritiers, s'il n'y a prescription en vertu d'un autre titre. Les quatre années courent du jour de la publication de la dissolution de la société sur le registre de commerce. Les actions des associés entre eux et contre les liquidateurs ne sont prescrites par quatre ans, que s'il n'y a pas eu communication du projet de liquidation, auquel cas les réclamations réciproques des associés se prescrivent par dix jours. — 3° Les dettes justifiées par des comptes courants, remis et acceptés, ou par des comptes de vente liquides ou présumés liquides. Le délai de la prescription court de la date du compte. — 4° Les intérêts des sommes prêtées, et en général les sommes payables annuellement ou à d'autres époques périodiques. Le délai court du jour du dernier paiement. — 5° L'action en nullité ou en rescision d'une convention, dans tous les cas où la loi ne fixe pas une prescription plus courte. — Les quatre années courent, en cas de violence, du jour où elle a cessé ; et en cas d'erreur ou de dol, du jour où la vérification en est faite. — Le droit de réclamer le payement de marchandises remises sans titre écrit, signé du débiteur, se prescrit, bien qu'il ne soit pas commerçant, par deux années, s'il est domicilié dans l'État, et par quatre années, s'il réside à l'étranger. L'action pour exiger l'exécution d'une obligation commerciale qui ne peut se prouver que par témoins, se prescrit par deux ans (art. 1003 et 1004).

Les articles 1005 et 1006 reproduisent les dispositions des art. 47 à 49 du Code brésilien; mais l'art. 449-6° est ainsi modifié : Quant aux actions dérivant de fournitures faites pour l'avitaillement du navire ou pour la nourriture des marins, sur l'ordre du capitaine, le délai d'un an court du jour de la livraison; mais cette prescription ne court que si, dans l'année, le navire a été amarré pendant quinze jours dans le port où les fournitures ont été faites. En cas contraire, la prescription ne court pas contre le

créanciers, et même après l'expiration de l'année, les créanciers conservent leurs droits jusqu'à ce que le navire soit retourné au port des fournitures, et ils ont encore un délai de quinzaine pour l'exercice de leur action. — Celui à qui la prescription est opposée, dans les cas de l'art. 1006, peut déférer le serment décisoire (art. 1009).

Nous trouvons encore quelques autres prescriptions ou déchéances particulières en matière commerciale. Ainsi, aux termes de l'art. 175, l'action du destinataire des marchandises contre le capitaine ou le voiturier, à raison d'avaries, doit être exercée dans les vingt-quatre heures de la réception, si les avaries n'étaient pas extérieurement visibles au moment de la livraison. Passé le délai que nous venons d'indiquer ou après le paiement du fret sans protestation, le destinataire ne peut plus réclamer contre le capitaine ou le voiturier, à raison des avaries.

Les art. 546 et 547 indiquent une autre cause de déchéance contre l'acheteur qui ne proteste pas, dans un certain délai, contre le vendeur qui fait livraison. Quand les marchandises sont livrées sous une enveloppe qui ne permet pas de reconnaître immédiatement l'état des objets, l'acheteur peut, dans les trois jours de la livraison, réclamer du chef de manquant, de défaut de qualité ou de vice, en justifiant, dans le premier cas, que l'enveloppe est restée intacte, et, dans les deux autres cas, que les vices ou défauts ne sont pas survenus par cas fortuit, ni causés par fraude pendant la détention par l'acheteur. Le vendeur peut toujours exiger, dans l'acte de livraison, qu'il soit dressé un état de la qualité et de la quantité des marchandises; et dans ce cas, il n'y a plus lieu à réclamation. Les résultats des vices cachés de la chose vendue, lorsque ces vices n'ont pu être reconnus au temps de la livraison, sont au compte du vendeur, pendant un délai laissé à l'appréciation du juge, mais qui ne peut excéder six mois, du jour de la livraison.

Les causes d'interruption de la prescription, indiquées par les art. 1010 à 1013, sont les mêmes qu'en droit brésilien (Voir *suprà*, Brésil, p. 1118).

Chili. — La propriété d'un navire se prescrit par dix ans, lorsque le possesseur est de bonne foi et qu'il possède en vertu d'un

titre. Faute de titre translatif de la propriété, la prescription s'accomplit par trente ans. Le capitaine ne peut acquérir par prescription la propriété d'un navire qu'il dirige pour un autre (art. 828 du Code de com. chil.).

Les art. 1313-1318 établissent les règles générales de la prescription en droit maritime.

Se prescrivent par six mois les actions relatives au prix de passage, au fret et à la contribution aux avaries communes. Les six mois courent, dans le premier cas, du jour de l'arrivée du navire ; et dans les deux autres cas, du jour de la livraison des marchandises grevées du fret et de la contribution. Mais si le capitaine requiert le règlement judiciaire des avaries, le délai de la prescription court du jour du jugement qui intervient.

Se prescrivent par un an les actions tendant à obtenir payements : 1° Des matériaux et autres objets nécessaires pour construire, réparer, armer et approvisionner le navire; 2° Des salaires dus aux artisans et ouvriers pour travaux de construction ou de réparation du navire, ou du prix dû pour certains ouvrages pour le service du navire; 3° Des aliments fournis ou des sommes remises aux gens de l'équipage par ordre du capitaine; 4° Des salaires et gratifications dues aux subrécargues, officiers et gens d'équipage. L'action tendant à obtenir livraison de la cargaison se prescrit dans le même temps. Dans les cas désignés sous les trois premiers numéros, la prescription court du jour des fournitures ou de la confection des travaux. Cependant il est nécessaire, pour faire courir cette prescription, que, dans le cours de l'année, le navire ait été ancré pendant quinze jours dans le port où la dette a été contractée. En cas contraire, les créanciers conservent leur action, même à l'expiration de l'année, jusqu'à ce que le navire ait été ancré dans le port pendant quinze jours. La prescription pour loyers et gratifications court du jour où le navire a été admis en libre pratique.

Les actions dérivant d'un prêt à la grosse ou d'une assurance se prescrivent par cinq ans, du jour de la date du contrat sans préjudice des prescriptions particulières en cas de délaissement. — La prescription de l'action en délaissement n'éteint pas l'action

en avarie. — Les actions dérivant d'une transaction maritime se prescrivent généralement par cinq ans.

Le Code chilien trace, dans les art. 1319-1324, les règles relatives à certaines fins de non-recevoir emportant déchéance de l'exercice des droits.

Ne peuvent être admises : 1° L'action contre le capitaine et les assureurs pour avarie particulière ou commune soufferte par les marchandises, lorsqu'elles ont été reçues sans protestation; — 2° L'action d'avarie contre l'affréteur, toutes les fois que le capitaine livre les marchandises et reçoit le fret sans protester à l'égard de la contribution aux avaries ; — 3° L'action en réparation des avaries causées par abordage, si le capitaine n'a pas protesté en temps utile. Cette dernière disposition ne s'entend que du cas où l'abordage a causé la perte totale du navire. — Les protestations exigées par la loi ne produisent aucun effet dans les cas suivants : 1° Si elles n'ont pas été faites ou notifiées dans les soixante-douze heures, lorsqu'elles sont à la charge du destinataire qui reçoit livraison, et dans les vingt-quatre heures, lorsqu'il s'agit d'avaries causées par abordage ; — 2° Si les protestations faites et notifiées dans les délais légaux n'ont pas été suivies d'une action judiciaire dans les deux mois des protestations.

Si les avaries souffertes par les marchandises sont visibles extérieurement, le délai de soixante-douze heures pour la protestation court du moment de la délivrance complète. En tout cas, si l'avarie n'est pas visible extérieurement, le délai court du moment où les marchandises sont entrées dans les magasins de l'assuré. Si l'ouverture des ballots en douane a lieu en présence de l'assuré ou que, par un événement quelconque, il vienne à connaître l'existence des avaries avant que les marchandises ne soient introduites dans ses magasins, le délai court du moment de la découverte de l'avarie. — Les vingt-quatre heures courent, en cas d'abordage, quelque soit le lieu où il soit survenu, du moment où le capitaine se trouve en état de protester.

Les assureurs ne peuvent opposer au destinataire des marchandises la fin de non-recevoir tirée du défaut de protestation, si, avant la livraison, ces marchandises ont été vendues sur les poursuites d'un créancier de l'assuré. Mais ils peuvent l'op-

poser, s'il y a eu livraison et réception des marchandises par le destinataire, et que celui-ci n'ait pas protesté. — L'affréteur n'est plus en droit d'opposer au capitaine la fin de non-recevoir pour défaut de protestation, en cas de non-paiement de la contribution, s'il se trouvait à bord au moment du sinistre, s'il a signé le procès-verbal de jet, ou si, avant de recevoir les marchandises et de payer le fret, il consent avec le capitaine un arrangement particulier pour le règlement des avaries. — Nous avons vu, au chapitre de l'*Affrétement*, les formes de la remise des marchandises au destinataire par le capitaine (Voir *suprà*, p. 473 et 474).

Les art. 1273 et 1274 énoncent particulièrement divers cas de rescision de l'assurance.

Le contrat d'assurance est résilié quand le navire reste un an, depuis la signature de la police, sans entreprendre le voyage assuré.

Les assureurs ont le droit de retenir, si la prime a été payée d'avance, ou de réclamer un demi pour cent sur la somme assurée, dans les cas suivants : 1° Si la nullité de l'assurance a été prononcée pour un fait qui n'a pas été révélé aux assureurs, sans qu'il y ait fraude ; — 2° Si, avant que le navire ne mît à la voile, le voyage a été rompu, même par le fait de l'assuré, ou s'il a entrepris un voyage autre que celui indiqué dans la police ; — 3° Si le navire a été arrêté, avant le commencement du voyage, par ordre du Président de la République ; — 4° Si les marchandises désignées dans la police n'ont pas été chargées, ou si elles l'ont été sur un autre navire ou qu'il y ait eu changement de capitaine ; — 5° Si l'assurance est faite sur un objet déjà affecté à un emprunt à la grosse pour sa valeur entière, et que l'assureur l'ignore ; — 6° Si les marchandises assurées pour être transportées sur plusieurs navires, avec désignation du chargement de chacun d'eux, sont embarquées sur un moins grand nombre de navires ; — 7° Enfin dans tous les cas de rescision totale ou partielle pour fausses déclarations ou réticence, inexécution des obligations, défaut ou extinction des risques.

Pérou. — Les art. 1042-2052 reproduisent les art. 992-1000 du Code espagnol. L'art. 551 dispose que la propriété du navire peut

s'acquérir par quinze ans de possession continue. Le capitaine ne peut prescrire le navire qu'il dirige (Voir *suprà*, Esp., p. 1106).

Amérique centrale. — Mexique. — Même législation qu'en Espagne. (V. *suprà*, Esp., p. 1106).

Pays musulmans. — Nous renvoyons à ce que nous avons dit au chapitre 1er (V. *suprà*, p. 586).

CHAPITRE XIII

DU CONTRAT A LA GROSSE.

LÉGISLATION FRANÇAISE.

§ 1er. — Définition et caractères du contrat à la grosse.

L'emprunt à la grosse est un contrat par lequel l'emprunteur ou preneur reçoit du prêteur ou donneur, une somme d'argent pour être employée à une expédition maritime, sous la double condition : de la part de l'emprunteur, que si les objets qui sont le gage de l'emprunt arrivent à bon port, il remboursera le capital et le profit maritime qui constitue le bénéfice du prêteur; et de la part de celui-ci, que si les objets périssent par fortune de mer, il ne pourra rien réclamer au delà de ce qui reste des objets mis en risques. Cet emprunt est dit contrat à la grosse, parce que le prêteur expose son argent à des risques maritimes et qu'il contribue aux avaries grosses ou communes.

Les éléments constitutifs de ce contrat sont : le consentement des parties, leur capacité, un capital prêté, une chose sur laquelle porte l'emprunt et qui devient le gage du paiement, des risques à courir et un profit stipulé pour le prêteur.

Le contrat à la grosse et le contrat d'assurance se rapprochent sous beaucoup de rapports. Dans l'un, le prêteur est chargé des risques; dans l'autre, c'est l'assureur. Dans le contrat à la grosse, le profit maritime est le prix des risques, et dans le contrat d'assurance, c'est la prime; aussi le taux du profit ou de la prime est-il plus ou moins élevé, suivant la durée et la nature des risques. Les deux contrats ont pour base un risque réel : ainsi ils n'ont d'effet qu'autant que les objets sont exposés à des risques. En cas de sinistre, le prêteur à la grosse a droit aux effets sauvés, de même que l'assureur a droit aux effets délaissés. Enfin le prêteur à la grosse est un véritable assureur qui dépose d'avance la somme exposée aux risques, pour la rembourser avec un profit, en cas d'heureuse arrivée; mais, tandis que la prime est toujours acquise à l'assureur, le prêteur ne perçoit le profit que s'il n'y a pas perte.

Cependant on aperçoit entre les deux contrats les différences suivantes : Dans le contrat à la grosse, le prêteur fournit une somme pour les besoins de l'expédition, en réservant au cas d'heureuse arrivée le paiement éventuel du prix du risque; tandis que l'assureur ne fournit rien, et qu'il reçoit d'avance la prime qui lui est acquise. Dans le contrat à la grosse, le prêteur, en se chargeant des risques des effets sur lesquels le prêt est fait, ne contracte aucune obligation envers l'emprunteur, quels que soient les événements ultérieurs; tandis que l'assureur s'oblige à payer jusqu'à concurrence de la somme assurée. C'est au prêteur à prouver l'heureuse arrivée qui lui permet d'exiger et le capital prêté et le profit maritime; dans le contrat d'assurance, l'assuré doit fournir la preuve de la perte. Enfin, en cas de sinistre majeur, le prêteur a droit aux effets sauvés, sans que l'emprunteur soit admis à concou-

rir avec lui, même si la somme prêtée est inférieure à la valeur des effets chargés ; tandis que l'assuré vient, pour son découvert, en concours avec ses propres assureurs sur les effets sauvés.

On distingue, quant aux effets du contrat à la grosse, l'emprunt contracté au commencement de l'expédition et avant le départ du navire, de celui qui est fait en cours de voyage. Avant le départ, un armateur peut avoir besoin de fonds pour l'armement de son navire ou des réparations à faire; un chargeur peut en avoir besoin pour payer le prix de ses marchandises. Ce sont là les causes du contrat, mais le contrat est valable, indépendamment de l'emploi qui peut être fait de ces avances; car il suffit, pour sa validité, qu'il y ait eu délivrance de l'argent, et que la chose qui est l'objet du gage et pour laquelle l'emprunt a été fait, soit soumise à des risques maritimes. Enfin le prêt peut être fait en cours de voyage, pour réparer des avaries ou pour tous autres besoins de l'expédition. Cette distinction produit des effets que nous examinerons ci-après, surtout au point de vue du privilége du prêteur.

§ 2. — Formes du contrat à la grosse.

L'art. 311 du Code de commerce dispose : — « Le contrat à la grosse est fait devant notaire ou sous signature privée. — Il énonce; — Le capital prêté et la somme convenue pour le profit maritime ; — Les objets sur lesquels le prêt est affecté ; — Les noms du navire et du capitaine ; — Ceux du prêteur et de l'emprunteur; — Si le prêt a lieu pour un voyage ; — Pour quel voyage, et pour quel temps ; — L'époque du remboursement. »

Nous allons examiner successivement ces diverses men-

tions ; nous indiquerons ensuite les choses qui ne peuvent faire l'objet du contrat à la grosse.

1° *Le contrat à la grosse doit être rédigé par écrit.* — La jurisprudence et la doctrine sont d'accord pour admettre que le contrat à la grosse doit être rédigé par écrit ; mais cette disposition n'exclut ni l'aveu ni le serment. Cependant les auteurs sont divisés sur le point de savoir si la preuve testimoniale peut être admise quand la somme n'excède pas 150 francs ou qu'il existe un commencement de preuve par écrit. Mais nous croyons que la loi, en exigeant la preuve du contrat par écrit, a dérogé expressément à la loi civile, et n'a pas permis la preuve testimoniale.

2° *Le contrat à la grosse énonce le capital prêté et la somme convenue pour le profit maritime.* — Le profit maritime consiste dans l'engagement de payer, en sus de la chose prêtée, une certaine somme pour prix des risques. Le profit maritime, compensant les risques de perte du capital, est variable comme les risques mêmes et non réductible pour cause d'excès. Il varie généralement de 3 à 10 pour 100 pour le cabotage, de 15 à 25 pour 100 pour les voyages au long cours, et de 25 à 36 pour 100 pour les côtes de Guinée. A moins de stipulation contraire, la paix ou la guerre ne fait ni diminuer ni augmenter le profit. — Le change maritime est le cours moyen du profit maritime sur une place donnée. Le profit ne serait pas dû si le voyage n'ayant pas lieu, il n'y avait pas de risque ; mais il est dû, si le voyage est seulement interrompu ; car les risques ont commencé (Voir *infrà*, § 4 *Du profit marit.* p. 1137).

L'énonciation du capital prêté est nécessaire à la validité du contrat ; mais quant à celle du profit maritime, elle n'entraîne pas les mêmes conséquences ; car les tri-

bunaux peuvent toujours fixer le prix d'après le cours de la place eu égard au temps et au lieu du contrat. Aussi a-t-il été décidé que cette omission par erreur ou inadvertance pouvait être rappelée par le juge, si l'intention des parties de souscrire un contrat à la grosse résultait des circonstances et surtout de l'enregistrement au greffe (Bord., 22 août 1867).

La chose prêtée est presque toujours une somme d'argent ; mais elle peut consister en toutes choses fongibles et appréciables (Mars., 19 juin 1835). Il a été jugé qu'elle peut consister dans le montant d'une facture dont l'acquit est remis (Mars., 30 août 1827). La valeur peut même consister en fournitures antérieurement opérées, pourvu que la réalité en soit clairement justifiée (Aix, 18 mars 1853).

3° *Les noms du navire et du capitaine.* — Cette mention est prescrite pour le contrat à la grosse par les mêmes considérations que pour l'assurance.

4° *Les noms du prêteur et de l'emprunteur.*

5° *Si le prêt a eu lieu pour un voyage, pour quel voyage et pour quel temps.* — Cette mention est nécessaire, puisque la chose qui est le gage du prêteur doit être mise en risques dans un lieu et dans un temps déterminé ; enfin elle sert à préciser les risques mêmes.

On s'est demandé si le contrat à la grosse pouvait, de même que l'assurance, être fait sur des marchandises à charger *in quovis*. Un tel prêt n'est guère en usage ; mais s'il avait lieu, on devrait préciser un délai dans lequel l'emprunteur aurait à faire déclaration du chargement effectué dans les conditions du contrat.

6° *L'époque du remboursement.*

7° *Les objets affectés au paiement du prix.* — Tout objet susceptible d'être exposé aux risques de la mer et de

devenir l'objet d'une assurance, peut être la matière d'un contrat à la grosse. L'art. 315 dispose : — « Les emprunts à la grosse peuvent être affectés, — sur le corps et quille du navire, — sur les agrès et apparaux, — sur l'armement et les victuailles, — sur le chargement, — sur la totalité de ces objets, ou sur une partie déterminée de chacun d'eux. »

On peut aussi emprunter sur marchandises (Cass., 4 déc. 1866). Enfin on peut emprunter sur de simples barques de pêche (Cass., 20 fév. 1844).

8° *Des mentions essentielles à la validité du contrat à la grosse.* — Le capital prêté, les objets affectés et les risques à courir sont des mentions essentielles. Il n'y aurait qu'un prêt ordinaire, si le contrat était muet sur les objets affectés, sur la désignation du voyage et sur l'obligation des risques (Mars., 10 juillet 1821). Le contrat serait également un prêt ordinaire, si le capitaine engageait, indépendamment de son navire, ses biens personnels (Rennes, 24 nov. 1860). Cependant il y a des arrêts qui ont admis la validité de l'emprunt à la grosse contracté sous cette condition (Rennes, 10 déc. 1861 et 15 mai 1861 ; Aix, 24 janv. 1834).

Les énonciations indiquées par l'art 311 ont surtout pour objet de dégager la responsabilité du capitaine vis-à-vis de ses armateurs, et de régler le rang des priviléges entre les prêteurs successifs. Toutefois leur omission ne fait pas obstacle à l'action du prêteur en remboursement contre le propriétaire des choses affectées (Cass., 4 déc. 1866). Mais la cour de Rennes, par deux arrêts, a admis la doctrine contraire (18 août 1858 et 18 nov. 1859).

9° *De l'enregistrement du contrat à la grosse.* — L'art. 312 dispose : — « Tout prêteur à la grosse, en France,

est tenu de faire enregistrer son contrat au greffe du tribunal de commerce, dans les dix jours de la date, à peine de perdre son privilége; — et si le contrat est fait à l'étranger, il est soumis aux formalités prescrites à l'art. 234. »

Le Code de commerce n'ayant pas déterminé le tribunal au greffe duquel le contrat à la grosse doit être enregistré, on a décidé que l'enregistrement pouvait être fait au greffe, soit du tribunal du domicile du prêteur, soit du tribunal du domicile de l'emprunteur, soit enfin à celui du lieu où le contrat a été passé (Cass., 20 fév. 1844).

L'enregistrement est nécessaire pour conférer au prêteur, vis-à-vis des tiers, les priviléges établis par la loi. Le défaut d'enregistrement ferait ainsi disparaître le privilége du prêteur en face des autres créanciers privilégiés antérieurs; mais s'il était fait après le délai légal, le privilége contre les créanciers postérieurs serait conservé.

10° *De l'autorisation nécessaire pour que le capitaine contracte un emprunt à la grosse.* — L'art. 234 du Code de commerce dispose : — « Si, pendant le cours du voyage, il y a nécessité de radoub, ou d'achat de victuailles, le capitaine après l'avoir constaté par un procès-verbal signé des principaux de l'équipage, pourra, en se faisant autoriser en France par le tribunal de commerce, ou, à défaut, par le juge de paix; chez l'étranger par le consul français, ou, à défaut par le magistrat des lieux, emprunter sur le corps et quille du vaisseau, mettre en gage ou vendre des marchandises jusqu'à concurrence de la somme que les besoins constatés exigent. — Les propriétaires, ou le capitaine qui les représente, tiendront compte des marchandises vendues d'après le cours des marchandises de même nature et qualité dans le lieu de la décharge

du navire, à l'époque de son arrivée. — L'affréteur unique ou les chargeurs divers, qui seront tous d'accord pourront s'opposer à la vente, ou à la mise en gage de leurs marchandises, en les déchargeant et en payant le fret en proportion de ce que le voyage est avancé. A défaut du consentement d'une partie des chargeurs, celui qui voudra user de la faculté de déchargement sera tenu du fret entier sur ses marchandises. »

L'emprunt qui n'aurait pas été précédé du procès-verbal signé du capitaine et des principaux de l'équipage, constatant sa nécessité, ne créerait pas de privilége ; il en est de même de l'emprunt contracté sans autorisation consulaire. La production du procès-verbal est de droit rigoureux ; mais on pourrait y suppléer par un acte authentique qui le relaterait (Cass., 4 déc. 1866).

Le prêteur qui perdrait, pour irrégularité de formes, son rang privilégié à l'encontre des autres créanciers également privilégiés, exercerait néanmoins le droit de suite sur le navire et la cargaison, en qualité de créancier chirographaire ; et il aurait le droit de suite, tant que le capitaine détiendrait encore le navire et les marchandises engagées, et que celles-ci n'auraient pas été remises aux chargeurs (Aix, 18 juillet 1866 ; Caen, 15 janv. 1867 ; Cass., 4 déc. 1866). Il est évident que ce droit n'existe qu'au profit des créanciers antérieurs à la vente du navire et non au profit des créanciers postérieurs (Bord., 22 août 1860). L'art. 234 n'accorde au juge du lieu, à l'étranger, le droit d'autoriser l'emprunt à la grosse, qu'autant qu'il n'y a pas d'agent consulaire dans ce lieu ; mais l'emprunteur ne serait pas fondé à s'adresser au juge du lieu, sur le refus d'autorisation du consul (Anvers, 27 mars 1867).

11° *L'acte de prêt à la grosse peut être à ordre.* — C'est

ce qui résulte de la disposition suivante de l'art. 313 : — « Tout acte de prêt à la grosse peut être négocié par la voie de l'endossement, s'il est à ordre. — En ce cas la négociation de cet acte a les mêmes effets et produit les mêmes actions en garantie que celle des autres effets de commerce. »

Le cessionnaire, devenu propriétaire de la lettre de grosse, peut en exiger le paiement. L'endossement irrégulier, et notamment celui qui n'énoncerait pas la valeur fournie, ne vaudrait que comme simple mandat ; dès lors, l'emprunteur serait fondé à faire valoir contre lui toutes les exceptions qu'il pourrait opposer au prêteur (Bord., 5 fév. 1839 ; et Mars., 7 janv. 1867). L'emprunteur ne serait pas en droit, au contraire, d'opposer les mêmes exceptions au tiers porteur de bonne foi, agissant en vertu d'un endossement régulier (Cass., 4 déc. 1866).

Le défaut de protêt établit une fin de non-recevoir au profit des endosseurs successifs. Dans le cas où le remboursement devient exigible par suite de déroutement, le protêt doit être fait par le porteur, le lendemain du jour de la notification du déroutement (Mars., 19 avril 1820).

Les endosseurs français sont tenus de faire viser pour timbre ; et le premier qui néglige cette formalité est tenu des frais de visa et d'amende, conformément à l'art. 3 de la loi du 5 juin 1850, lors même que le billet de grosse a été acquitté par l'armateur, et que les frais du visa et l'amende sont ultérieurement perçus, sur la production du titre dans une instance contre le capitaine (Mars., 14 mars 1856).

12° *Les emprunts à la grosse sur le fret à faire du navire et sur le profit espéré des marchandises sont prohibés.* — L'art. 318 du Code de commerce dit expressément :

— « Tous emprunts sur le fret à faire du navire et sur le profit espéré des marchandises sont prohibés. — Le prêteur, dans ce cas, n'a droit qu'au remboursement du capital, sans aucun intérêt. »

Il faut remarquer ici que le fret à gagner et le bénéfice des marchandises font partie du gage du prêteur, en tant que la valeur du fret est inséparable de celle du navire et que le bénéfice des marchandises l'est aussi des marchandises elles-mêmes ; mais ce que la loi a voulu interdire, c'est l'affectation spéciale du fret, indépendamment du navire, et celle du profit des marchandises, indépendamment de ces marchandises. Il y a ici parfaite analogie entre le contrat à la grosse et le contrat d'assurance (Voir *suprà,* p. 539 à 544).

13° *Les loyers des gens de mer ne peuvent être affectés à un emprunt à la grosse.* — L'art. 319 du Code de commerce formule ainsi cette prohibition : — « Nul prêt à la grosse ne peut être fait aux matelots ou gens de mer sur leurs loyers ou voyages. »

Cette prohibition qui existe aussi pour le contrat d'assurance, est fondée sur l'intérêt de la navigation ; mais elle ne s'applique pas aux marchandises chargées par les marins.

14° *De l'application de la règle* locus regit actum *au contrat à la grosse.* — D'après les usages maritimes, un capitaine, hors de son pays, doit emprunter à la grosse dans les formes spéciales qui lui sont prescrites par la loi de son pavillon. Ainsi le Français qui fait un prêt à la grosse à un capitaine étranger, est censé avoir accepté la loi du capitaine emprunteur (Mars., 30 avril et 30 août 1858 ; Aix, 27 janv. 1857). Cette opinion se fonde sur ce que le prêteur acquiert par le prêt à la grosse un droit

plus réel que personnel, et que d'ailleurs le remboursement doit le plus souvent avoir lieu sur une place étrangère où retourne le navire. La doctrine de la cour de Cassation sur cette question est basée sur ce motif que l'acte, même s'il est passé devant un consul étranger, ne peut être considéré comme un acte fait à l'étranger ; et que si, vis-à-vis de l'emprunteur étranger, il a suffi de remplir les formalités exigées par la loi de son pays, cette circonstance ne le dispense pas de remplir les formalités spéciales de la loi française, notamment celles qui ont pour objet de constater le privilége, à l'égard des tiers (Cass., 26 mars 1860).

§ 3. — Des personnes qui ont qualité pour emprunter à la grosse.

En principe, le propriétaire a seul qualité pour emprunter à la grosse, surtout lorsque l'emprunt est contracté dans le lieu de sa demeure; et si l'emprunt affecte des choses indivises entre plusieurs personnes, c'est la majorité qui décide, d'après l'interprétation de l'art. 234 précité. Mais si l'emprunt a lieu en cours de voyage, ce principe souffre exception, et le capitaine est réputé avoir reçu mandat du propriétaire de faire tous emprunts nécessaires; il devient ainsi le mandataire légal du propriétaire du navire aussi bien que des propriétaires des marchandises (Cass., 4 déc. 1866).

Le capitaine, agissant comme mandataire, ne peut être tenu sur ses biens personnels. En effet, une telle obligation le placerait entre le sentiment du devoir et celui de l'intérêt personnel ; elle répugne d'ailleurs à la nature du contrat de grosse, qui suppose la participation du prêteur aux risques maritimes. Or, si le capitaine pouvait s'engager personnel-

lement, le prêteur serait garanti des risques. Cet engagement n'est pas seulement contraire à la nature du contrat de grosse, il l'est aussi à la morale et aux intérêts mêmes du prêteur. Il y a plus, la clause d'obligation personnelle du capitaine devrait être réputée non écrite (Mars., 23 août 1854 ; Aix, 25 nov. 1859), à moins qu'on ne décide, suivant l'opinion de divers auteurs, qu'un tel prêt à la grosse devient un prêt ordinaire. Quel que soit celui des deux systèmes qu'on adopte, il est constant que l'engagement du capitaine serait virtuellement contraire au principe posé par l'art. 216 du Code de commerce, qui permet au propriétaire de se libérer envers le prêteur par l'abandon, bornant ainsi l'étendue de son obligation à la chose affectée en gage. Concevrait-on que le propriétaire fût ainsi déchargé, tandis que son mandataire continuerait à être tenu du paiement? Ce serait admettre que l'obligation de la caution pourrait survivre à l'extinction de la dette principale.

En effet, l'art. 216 porte : — « Tout propriétaire du navire est civilement responsable des faits du capitaine, et tenu des engagements contractés par ce dernier, pour ce qui est relatif au navire et à l'expédition. — Il peut, dans tous les cas, s'affranchir des obligations ci-dessus par l'abandon du navire et du fret. — Toutefois la faculté de faire abandon n'est point accordée à celui qui est en même temps capitaine et propriétaire ou copropriétaire du navire. Lorsque le capitaine ne sera que copropriétaire, il ne sera responsable des engagements contractés par lui, pour ce qui est relatif au navire et à l'expédition, que dans la proportion de son intérêt. »

Nous reviendrons sur cette question ci-après au paragraphe VI.

L'art. 321 du Code de commerce se rapporte à l'emprunt contracté dans le lieu où demeure le propriétaire du navire; il est ainsi conçu : — « Un emprunt à la grosse par le capitaine dans le lieu de la demeure des propriétaires du navire, sans leur autorisation authentique ou leur intervention dans l'acte, ne donne action et privilége que sur la portion que le capitaine peut avoir au navire et au fret. »

L'art. 322 ajoute : — « Sont affectées aux sommes empruntées, même dans le lieu de la demeure des intéressés pour radoub et victuailles, les prats et portions des propriétaires qui n'auraient pas fourni leur *contingent* pour mettre le bâtiment en état, dans les vingt-quatre heures de la sommation qui leur en sera faite. »

La disposition de l'art 321 dérive du même principe que celle de l'art. 232 qui ne permet pas au capitaine, dans le lieu de la demeure des propriétaires ou de leurs fondés de pouvoirs, de faire travailler au radoub, acheter des voiles, cordages et autres choses pour le bâtiment, prendre à cet effet de l'argent sur le corps, ni fréter le navire, sans leur autorisation spéciale. Il y a cependant une dérogation à ce principe contenue dans l'art 233 qui, lorsqu'il y a plusieurs copropriétaires du navire et que quelques-uns se refusent aux frais de l'expédition, autorise le capitaine, après sommation infructueuse aux refusants, à emprunter hypothécairement pour leur compte, sur leur portion d'intérêt dans le navire, avec autorisation du juge. L'art. 322 reproduit une disposition analogue. Cet article s'appliquerait aussi au cours du voyage, si les copropriétaires, présents sur les lieux, n'étaient pas d'accord.

Avant la nouvelle loi sur l'hypothèque maritime, un privilége était affecté à l'emprunt à la grosse ainsi con-

tracté par le capitaine au lieu du domicile des propriétaires du navire; mais l'art. 28 de la loi des 19-21 décembre 1874 a supprimé le privilége pour tout emprunt fait avant le départ, en ouvrant à l'emprunteur la faculté de requérir inscription hypothécaire.

En cas d'absence des propriétaires, le capitaine rentre dans le cas de l'art. 234 précité (voir au paragraphe précédent, 10° *De l'autor. nécess. pour qu'un capit. contr. un empr. à la grosse*, p. 1130).

Dans le cas de l'art. 321, il a été jugé que le porteur de la lettre de grosse, n'ayant d'action que sur la part du capitaine souscripteur de l'emprunt, ne pouvait pratiquer d'exécution devant amener la vente du navire, qu'autant que sa portion d'intérêt excéderait la moitié (Mars., 30 janv. 1833; Rennes, 22 juillet 1863).

Le capitaine peut affecter à l'emprunt soit le corps, soit les facultés, soit tous ces objets simultanément (Bord., 4 juin 1867).

Le capitaine qui aurait, sans nécessité, emprunté sur le corps, avitaillement ou équipement du navire, engagé ou vendu des marchandises ou des victuailles, ou qui aurait porté dans ses comptes des avaries ou des dépenses supposées, serait responsable envers l'armateur, et personnellement tenu du remboursement de ces objets, sans préjudice de la poursuite criminelle, s'il y avait lieu (art. 326).

§ 4. — Du profit maritime.

L'art. 314 dispose : — « La garantie de paiement ne s'étend pas au profit maritime, à moins que le contraire n'ait été expressément stipulé. »

Une distinction importante se présente sur cet article :

il faut considérer en effet si l'emprunt a eu lieu avant le voyage commencé ou en cours de voyage.

Avant la nouvelle législation introduite par la loi des 19-21 décembre 1874, il était admis que la garantie du profit maritime n'était pas due, lorsqu'il s'agissait d'un emprunt contracté avant le départ, pour l'armement du navire. Le profit n'était dû qu'au cas d'heureuse arrivée, et l'emprunteur était libéré par l'abandon, en cas de sinistre total, et du capital emprunté et du profit maritime; il n'avait droit au produit du sauvetage que jusqu'à concurrence du capital prêté seulement, et perdait le profit maritime, même si le produit du sauvetage excédait le capital prêté. Enfin le profit maritime de l'emprunt contracté avant le voyage commencé n'était pas susceptible d'être assuré. Le caractère particulier de ce prêt justifiait ainsi la disposition de l'art. 314.

La situation du prêteur est tout autre si le prêt est fait en cours de voyage, et elle résulte de la nature différente du prêt. Les fonds fournis au départ n'ont pas d'affectation spéciale; ce prêt crée un droit personnel contre l'emprunteur; et le prêteur n'a de droit réel sur le navire qui a déterminé l'emprunt qu'autant qu'il a été constitué un gage hypothécaire, par une convention spéciale, puisque les prêts à la grosse, consentis avant le départ, ont cessé d'être privilégiés, d'après la nouvelle loi sur l'hypothèque maritime. Les fonds avancés en cours de voyage ont, au contraire, une application bien déterminée, la réparation des avaries, par exemple. Le capitaine, mandataire de l'emprunteur, empruntant pour les besoins de la chose même qu'il engage, ne crée, au profit du prêteur, qu'un droit réel sur cette chose; mais ce droit, en raison même de l'intérêt à sauver la chose, est tel que le dernier prê-

teur à la grosse est préféré aux prêteurs antérieurs, comme nous le verrons ci-après. Il y a plus, le prêteur en cours de voyage exerce, dans ce cas, son privilége sur la chose affectée pour le profit maritime aussi bien que pour le capital prêté ; et les assureurs sont tenus, jusqu'à concurrence de la valeur des objets affectés, du paiement du capital et du profit. En effet, le prêteur qui a fourni ses fonds pour secourir la chose assurée, est censé avoir prêté pour compte des assureurs eux-mêmes. L'assureur serait primé par le prêteur, même s'il ne répondait pas des avaries, car l'objet spécial de l'emprunt est de prévenir la perte totale dont répond l'assureur. Il faut remarquer qu'ici le profit maritime n'est pas l'objet de l'assurance, mais qu'il constitue une dette particulière à la charge de l'assureur.

On s'est demandé si l'on devait considérer comme un emprunt fait avant le voyage, celui qui est fait après le départ du navire, mais qui a pour objet de couvrir des dépenses faites avant le départ. Il n'y a aucun doute à cet égard.

Une question nouvelle s'est présentée récemment, et a été soumise par le consulat français au ministre des affaires étrangères. Il s'agit de savoir si l'on doit considérer comme contrat à la grosse celui dans lequel aucun profit maritime n'a été stipulé, mais dans lequel le profit résulte implicitement du bénéfice de l'escompte de traites qui constituent le capital prêté. Ainsi un emprunt à la grosse ayant été mis en adjudication à Saint-Maurice, le prêteur a consenti à fournir 30,000 fr. de traites, payables à différents ports où le navire devait faire escale dans son voyage de retour à Bordeaux, moyennant obligation par l'emprunteur de rembourser 30,000 fr. en espèces, à son heureuse arrivée à Bordeaux, sans stipula-

tion de profit maritime. Peut-on dire qu'un tel prêt à la grosse est nul, parce qu'il n'y a pas de profit stipulé, et qu'il lui manque ainsi une des conditions essentielles de ce contrat ? Nous sommes d'avis au contraire qu'un tel contrat à la grosse est parfaitement valable, et que les éléments du profit s'y rencontrent. En effet le profit maritime qui, par sa nature, n'est susceptible ni de réduction pour exagération ni d'augmentation dans aucune circonstance, même pour survenance de guerre, peut consister non-seulement dans une somme qui doit être ajoutée au capital prêté, mais même dans le bénéfice que le prêteur trouve par la remise de traites dont il ne réaliserait la valeur qu'en subissant un escompte, en échange de la promesse de rembourser le capital en espèces et à son taux nominal. Il y a là un profit certain qui peut être une compensation suffisante des risques. Du reste, l'adjudication publique de l'emprunt suffit pour enlever au profit ainsi réduit le caractère de gratuité qui ferait annuler le contrat à la grosse.

§ 5. — De la fraude et de la réticence.

Le contrat à la grosse, de même que le contrat d'assurance, a pour élément essentiel la bonne foi des parties. L'emprunteur est tenu notamment de déclarer la valeur exacte des objets sur lesquels l'emprunt est affecté. C'est ce qui est exprimé par les art. 316 et 317 du Code de commerce.

Art. 316 : — « Tout emprunt fait à la grosse pour une somme excédant la valeur des objets sur lesquels il est affecté, peut être déclaré nul, à la demande du prêteur, s'il est prouvé qu'il y a fraude de la part de l'emprunteur. »

Art 317 : — « S'il n'y a fraude, le contrat est valable

jusqu'à concurrence de la valeur des effets affectés à l'emprunt, d'après l'estimation qui en est faite ou convenue; — Le surplus de la somme empruntée est remboursé avec intérêts au cours de la place. »

Ces dispositions s'expliquent par la raison que si la valeur des objets affectés était inférieure à la somme prêtée, l'emprunteur bénéficierait, en cas de perte par sinistre majeur, de l'excédant du prêt sur cette valeur. Les motifs de la loi sont ici les mêmes que pour l'assurance.

S'il a été fait plusieurs prêts dont le total dépasse la valeur des objets affectés, on ristourne les prêts les plus récents, de manière à les réduire jusqu'à concurrence de la valeur des choses affectées, et le surplus des sommes empruntées est remboursable avec intérêts.

Une lettre de change énonçant faussement qu'elle a été souscrite à l'effet de rembourser des avances pour les besoins du navire, tandis que ces avances avaient déjà été payées, ne conférerait pas de privilége sur le navire, au préjudice des autres créanciers de l'armateur (Cass., 4 mars 1835).

Cette exclusion est si rigoureuse que l'emprunteur ne pourrait faire venir en concours, sur le reliquat des frets gagnés par le navire, des billets de grosse antérieurement acquittés (Mars., 9 avril 1830 ; Aix, 19 nov. 1830).

Le capitaine qui contracte un emprunt à la grosse sur un navire grevé d'emprunts antérieurs, ne présentant plus ainsi un gage suffisant, n'a commis aucune faute qui lui soit reprochable, quand le prêteur connaissait cette situation, et qu'il a pu s'assurer des charges par les papiers du bord ou par les renseignements fournis. En effet le capitaine n'est tenu que de ses fausses déclarations, et c'est au prêteur à estimer le gage qu'on lui présente (Rouen, 15 oct. 1856).

Il y a encore une autre obligation qui incombe à l'emprunteur : c'est celle de justifier, pour être valablement libéré par la perte du navire et du chargement, qu'il y avait à bord, pour son compte, des effets jusqu'à concurrence de la somme empruntée. L'art. 329 dit en effet : — « Celui qui emprunte à la grosse, sur des marchandises, n'est point libéré par la perte du navire et du chargement, s'il ne justifie qu'il y avait, pour son compte, des effets jusqu'à la concurrence de la somme empruntée. »

§ 6. — Des risques à la charge du prêteur et de l'étendue des engagements de l'emprunteur.

Nous examinerons successivement, dans ce paragraphe, les risques à la charge du prêteur et ceux que le contrat ne met pas à sa charge, les droits qu'il exerce dans les cas d'abandon et de sauvetage, et sa responsabilité en cas d'avaries.

1° *Des risques à la charge du prêteur, et de ceux dont il ne répond pas.* — Le prêt à la grosse ne serait qu'une monstrueuse usure si le profit maritime pouvait être acquis sans être la compensation d'aucun risque, ou même si les risques pouvaient être réduits au point d'être insignifiants, de telle sorte que le prêt à la grosse ne fût qu'un prêt ordinaire déguisé. Le risque est aussi essentiel au contrat à la grosse que le prix à la vente et la prime à l'assurance ; et s'il n'existe pas, il n'y a plus qu'un prêt ordinaire donnant droit à l'intérêt légal. Dans le contrat d'assurance, les risques étant l'objet de la convention peuvent être réduits ; mais dans le contrat de grosse, il est de principe que l'emprunteur ait à sa charge la perte totale par fortune de mer, sans qu'il soit permis d'y déroger.

La rupture du voyage empêchant les risques de commencer, le prêt à la grosse devient un prêt ordinaire remboursable avec les intérêts au taux légal. Mais si le voyage est seulement interrompu et que les risques aient commencé, le contrat à la grosse subsiste et le profit maritime reste dû (Mars., 27 mars 1866; Aix, 18 mai 1853).

Si la rupture du voyage a lieu après que le prêteur à la grosse a fait assurer le capital prêté, la rupture ayant le caractère d'une baraterie de patron, le prêteur est autorisé à faire le délaissement aux assureurs, si ceux-ci ont pris à leur charge la baraterie de patron.

La durée des risques à la charge du prêteur est fixée en ces termes par l'art. 328 du Code de commerce : — « Si le temps des risques n'est point déterminé par le contrat, il court, à l'égard du navire, des agrès, apparaux, armement et victuailles, du jour que le navire a fait voile, jusqu'au jour où il est ancré ou amarré au port ou lieu de sa destination. — A l'égard des marchandises, le temps des risques court du jour qu'elles ont été chargées dans le navire, ou dans les gabarres pour les y porter, jusqu'au jour où elles sont délivrées à terre. »

Le prêteur supporte toutes les fortunes de mer qui causent la perte des objet affectés ; l'innavigabilité par fortune de mer produit, à cet égard, les mêmes effets que le naufrage.

Les risques à la charge du prêteur sont supportés par lui dans les conditions du contrat ; ainsi le navire ne doit pas dévier de la route indiquée, pour entreprendre un autre voyage ; mais si la déviation était elle-même le résultat de la fortune de mer, le prêteur ne cesserait pas d'être responsable. Enfin, si la déviation par force majeure causait

une détérioration aux marchandises affectées, le prêteur supporterait cette diminution de valeur.

Si la déviation est volontaire, le prêteur ne répond ni de la perte du navire, ni des autres emprunts contractés pendant le déroutement. Il a été jugé, dans ce cas, que le capitaine, lorsqu'il est en même temps copropriétaire du navire, devient personnellement responsable du remboursement, car il répond de sa propre faute ; et qu'il perd le droit de restreindre son engagement par l'abandon (Mars., 21 novembre 1866 ; Rouen, 24 déc. 1866).

Si le change maritime a été stipulé à tant par mois, le prêteur n'a droit qu'au prorata jusqu'au jour du déroutement (Mars., 18 nov. 1846).

Notons enfin que le déroutement donne le droit au prêteur assuré de faire le délaissement à l'assureur (Mars., 18 juin 1821, et 16 mai 1849).

Les marchandises affectées ne doivent pas non plus être transportées par un autre navire que celui qui a été désigné. L'art. 324 du Code de commerce dit à cet égard : — « Le prêteur à la grosse sur marchandises chargées dans un navire désigné au contrat ne supporte pas la perte des marchandises, même par fortune de mer, si elles ont été chargées sur un autre navire, à moins qu'il ne soit légalement constaté que ce chargement a eu lieu par force majeure. »

L'inexécution du contrat rend le prêt immédiatement exigible.

D'après l'art. 326 du Code de commerce, « Les déchets, diminutions et pertes qui arrivent par le vice propre de la chose, et les dommages causés par le fait de l'emprunteur ne sont point à la charge du prêteur. »

Parmi les faits dommageables de l'emprunteur, il faut

ranger la fraude, la négligence et la contravention.

2° *De la libération de l'emprunteur par l'abandon.* — Les règles sur cette matière sont établies par les art. 325 et 327 du Code de commerce.

Art. 325 : — « Si les effets sur lesquels le prêt à la grosse a eu lieu sont entièrement perdus, et que la perte soit arrivée par cas fortuit, dans le lieu des risques, la somme prêtée ne peut être réclamée. »

Art. 327 : — « En cas de naufrage, le paiement des sommes empruntées à la grosse est réduit à la valeur des effets sauvés et affectés au contrat, déduction faite des frais de sauvetage. »

Bien que l'art. 327 ne parle que du cas de naufrage, il doit être étendu à tous autres sinistres maritimes qui entraînent la perte d'une partie des objets affectés (Mars., 15 janv. 1862), et généralement à tous les cas qui, en matière d'assurances, donneraient lieu au délaissement.

Par le sinistre majeur, l'emprunteur cesse d'être tenu du paiement de la lettre de grosse, sans même qu'il soit tenu de signifier l'abandon, et le prêteur exerce ses droits sur le produit du sauvetage. Cependant, comme nous le verrons ci-après, si les choses affectées ont été perdues pour le salut commun, il conserve sa créance pour le montant de la contribution. Le prêteur ne peut plus rien prétendre ni pour le capital prêté ni pour le profit maritime, en cas de perte totale; mais si les objets affectés peuvent être sauvés en partie, il réclame tout ce qui lui est dû sur les objets sauvés, tant pour le capital prêté que pour le profit maritime, et jusqu'à épuisement de la valeur de ces objets; Toutefois son droit sur le produit du sauvetage pourrait être primé, comme nous le verrons bientôt, par des créances préférables.

Lors même que la somme prêtée serait inférieure à la valeur de la chose affectée, cette chose devient tout entière le gage du prêteur, de telle sorte que l'emprunteur ne pourrait prétendre venir en contribution avec le prêteur, sur le produit des objets sauvés, pour l'excédant de cette valeur (Mars., 29 juillet 1841).

Nous avons vu, par l'art. 216 précité, que la faculté de se libérer par l'abandon du navire et du fret n'appartenait à l'armateur qu'autant qu'il n'était pas en même temps capitaine du navire. En effet le capitaine, agissant comme mandataire et non comme propriétaire, peut bien ne créer qu'un droit réel sur les choses affectées ; mais lorsqu'il est aussi propriétaire, il contracte de plus une obligation personnelle. Ainsi, lorsqu'il est seulement copropriétaire, il s'oblige personnellement pour la quotité égale à sa copropriété, et n'oblige ses copropriétaires qu'en créant un simple droit réel sur leur quote-part de propriété sur les choses affectées.

Il existe une autre restriction au droit de faire abandon, et elle est fondée sur une certaine jurisprudence. On discute le point de savoir si le droit de faire abandon subsiste dans le cas de l'art. 233 précité, c'est-à-dire lorsque l'emprunt à la grosse a été contracté au lieu de résidence de l'armateur. En effet on peut dire que l'armateur, intervenant alors directement, a consenti une obligation personnelle de la même nature que celle du capitaine qui est en même temps propriétaire; et l'on applique ainsi par analogie la disposition de l'art. 216.

La question a été posée aussi pour les loyers des matelots ; on s'est demandé si l'armateur pouvait valablement se libérer, par l'abandon, envers les matelots loués au commencement du voyage et sur le lieu de sa demeure.

La cour de cassation (30 août 1859) et la cour de Bordeaux nous ont paru juger sainement en rejetant l'abandon ; mais les tribunaux de commerce de Bordeaux et de Marseille ont jugé en sens contraire.

Les distinctions que nous venons d'établir s'appliquent au chargeur. Si l'emprunt a lieu avant le départ du navire, il contracte une obligation personnelle, parce qu'il a été intervenant. Mais il faut déduire de sa dette personnelle, en cas de perte totale, l'équivalent du fret des marchandises perdues ; car il ne doit jamais le fret que jusqu'à concurrence des marchandises sauvées. Si l'emprunt sur marchandises a eu lieu en cours de voyage, l'obligation du chargeur est restreinte à la valeur des objets sauvés. Bien que la loi ne se soit expliquée que sur la nature des obligations de l'armateur, les mêmes motifs la font appliquer aux obligations du chargeur. Le tribunal de commerce de Marseille a sagement consacré cette doctrine ; mais elle a été contestée par la Cour de Rouen (19 avril 1861), infirmant un jugement du tribunal du Havre. La Cour de Rouen a vu dans l'emprunt contracté dans l'intérêt des chargeurs, en cours de voyage, une obligation à la fois réelle et personnelle.

La doctrine suivant laquelle le chargeur n'est tenu que sur les choses affectées, sans obligation personnelle, produit une conséquence importante : si les marchandises affectées viennent à être livrées au destinataire par le capitaine, le prêteur perd son droit réel sur les choses affectées, et il n'a pas même le droit de suite, ce droit ne s'exerçant sur les marchandises qu'autant qu'elles sont détenues par le créancier lui-même ou par son mandataire. Quant à la responsabilité du capitaine, elle est réglée d'après ce principe qu'il détient les marchandises pour le compte de

tous intéressés, tant qu'elles sont à bord; mais qu'il cesse d'en répondre après leur débarquement. Ajoutons néanmoins que le prêteur peut exercer son droit réel sur le fret, dans un délai de quinze jours après la délivrance des marchandises, pourvu qu'elles n'aient pas passé en mains tierces (Mars., 15 janv. 1862).

Les assurances souscrites par l'emprunteur font-elles partie de l'abandon ? La négative ne fait pas doute : le prêteur reste étranger à l'assurance.

3° *De la responsabilité du prêteur, quant aux avaries particulières.* — Les conditions de la responsabilité du prêteur, en cas d'avaries, l'étendue et les conséquences de cette responsabilité soulèvent plusieurs questions importantes.

Le prêteur est soumis aux avaries particulières, à moins qu'il n'en soit déchargé par la clause « franc d'avaries » ; et dans ce cas, il ne répond que des sinistres majeurs qui, dans le contrat d'assurance, donnent lieu au délaissement. C'est ce qu'exprime l'art. 330 du Code de commerce, qui est ainsi conçu : — « Les prêteurs à la grosse contribuent, à la décharge des emprunteurs, aux avaries communes. — Les avaries simples sont aussi à la charge des prêteurs, s'il n'y a convention contraire. »

Si le prêteur reste soumis aux avaries particulières, le cas de perte avec sauvetage est réglé comme celui de perte totale, avec cette différence que le sauvetage lui est attribué, sous une certaine distinction : si le prêt est égal à la valeur des choses affectées, le sauvetage lui est attribué sans concours avec l'emprunteur ou les assureurs ; mais si le prêt est inférieur à cette valeur, il y a lieu de rechercher si l'emprunteur, les assureurs et même des prêteurs antérieurs ne viennent pas en concours avec lui. Nous examinerons cette dernière question sous le paragraphe suivant.

Le prêteur qui reste chargé des avaries, est assimilé à un véritable assureur. Ainsi il peut, comme l'assureur, stipuler une franchise partielle de 3, 10 p. 100; mais cette clause est applicable seulement au cas d'avaries; car, en cas de perte totale, le prêteur ne peut rien recouvrer des sommes avancées, et ce point est une des conditions essentielles du contrat à la grosse.

La contribution du prêteur sur corps et facultés aux avaries, se règle au prorata de la somme prêtée, et dans la proportion pour laquelle cette somme est appliquée au navire et aux marchandises (Mars., 22 sept. 1857; Cass., 8 janv. 1866).

4° *De la contribution du prêteur aux avaries communes.* — Le prêteur à la grosse est toujours tenu de contribuer, à la décharge de l'emprunteur, aux avaries communes postérieures à son prêt, nonobstant toute convention contraire, ainsi qu'il résulte de l'art. 330 précité. Il ne serait pas juste en effet que le prêteur pût échapper à la réparation d'un sacrifice qui lui profite. Au surplus, la franchise d'avaries communes, si elle était licite, placerait le capitaine dans la situation pénible d'avoir à sacrifier ses intérêts pour remplir un devoir. En conséquence, on décide que la clause de franchise d'avaries communes est réputée non écrite (Mars., 30 avril 1866), et cette nullité est opposable au tiers porteur de la lettre de grosse (Mars., 22 sept. 1857).

Voyons maintenant comment s'opère le règlement de la contribution. Le prêteur sur corps et cargaison contribue aux avaries communes et particulières au prorata de la somme prêtée, et dans la proportion pour laquelle cette somme est appliquée au navire et aux marchandises. S'il n'y a eu perte que de l'une des choses affectées, le prêteur

n'a droit sur l'autre chose qu'au paiement de ce qui lui reste dû, déduction faite de la part contributive de cet objet. Ainsi il n'a rien à réclamer si c'est le navire qui a péri, et que le prêt ait été entièrement employé pour le navire, ou du moins ses droits sont limités au sauvetage du navire (Mars., 15 janv. 1862).

La question serait résolue autrement, s'il y avait franchise d'avaries. Le prêteur sur corps et cargaison serait alors payé, après la perte du navire, sur le reste des objets affectés, c'est-à-dire sur les marchandises. Cette décision résulte des termes généraux de l'art. 327.

La question se simplifie si le prêt est fait seulement soit sur corps, soit sur facultés. On distingue encore s'il y a ou non franchise d'avaries. Le prêt étant fait sur navire sans franchise d'avaries, le prêteur contribue dans la proportion de son prêt. Ainsi, le prêt étant de 20,000 fr., et la valeur du navire de 80,000 fr., le navire éprouve une avarie de 30,000 fr. Le prêteur doit contribuer pour un quart, suivant la proportion suivante : 80,000 : 20,000 :: 30,000 : x : ce qui donne pour résultat 7,500 fr. à la charge du prêteur.

Si le prêt est fait sur marchandises, sans franchise d'avaries, le règlement se fait, à l'égard du prêteur, de la même manière qu'à l'égard de l'assureur (voir *suprà* chap., XI, § 2, *Du règlem. de la contrib. aux avaries commun.*, p. 1014; et § 4, *Du règlem. des avar. particul. sur marchand.*, p. 1028).

Lorsque le prêt est fait avec franchise d'avaries, soit sur corps, soit sur marchandises, on rentre dans les termes de l'art. 327, et le prêteur n'a droit qu'au sauvetage.

5° *Des avaries survenues postérieurement à l'emprunt à la grosse.* — Si plusieurs prêts à la grosse sont faits en

cours de voyage, la préférence sur le gage est due au dernier, comme nous l'expliquerons au paragraphe suivant; les prêts réalisés en même temps et pour le même événement viendraient concurremment, comme s'ils n'en formaient qu'un seul. Mais il y a un autre cas dans lequel le prêteur peut voir diminuer la garantie que lui offre son gage, c'est celui où des avaries surviennent postérieurement à un emprunt contracté en cours de voyage. Sans doute il se peut qu'une assurance couvre ces avaries; mais il est également possible que des avaries successives dépassent la somme assurée, ou même que l'assurance ne garantisse pas les avaries. Il est généralement admis que le prêteur en cours de voyage répond des avaries ultérieures, dans la proportion de son prêt à la valeur de la chose remise en état par les sommes avancées. Ainsi le prêt étant de 40,000 fr., et la valeur de la chose remise en état de 100,000, le prêteur supportera les avaries ultérieures dans la proportion de 40,000 à 100,000, c'est-à-dire des deux cinquièmes.

Enfin il arrive souvent que le capitaine emprunte à la fois sur le corps et sur la cargaison. Que décidera-t-on, dans ce cas, si, bien que l'emprunt porte sur les deux objets, les sommes avancées n'ont servi qu'à la réparation du navire, et que le navire vienne à périr ultérieurement ? Il est admis alors que le prêteur doit contribuer à la perte dans la proportion de son prêt, et qu'il n'est pas créancier sur la cargaison, puisque le montant de son prêt est absorbé (Mars., 15 janv., et 5 août 1862).

§ 7. — De la concurrence entre les prêteurs à la grosse et les assureurs.

Nous traiterons d'abord de la situation du prêteur vis-

à-vis de l'emprunteur ou de l'assureur, et de la nature de l'abandon ; puis nous verrons successivement comment se règle le concours entre les différents prêteurs, et celui entre prêteurs et assureurs.

1° *De la situation du prêteur vis-à-vis de l'emprunteur et de l'assureur.* — Nous avons déjà vu que l'assureur garantissant le bon état de navigabilité du navire, les réparations nécessitées par les événements de mer sont à sa charge, sous la condition que les dommages ne proviennent ni du fait de l'assuré ou de son mandataire, ni du vice propre ; mais l'assureur n'est tenu que de tenir des fonds à la disposition de l'armateur, au lieu où s'effectuent les réparations ; et, en cas de manque de fonds, il est tenu du remboursement de l'emprunt à la grosse et du change maritime. Nous avons vu aussi qu'il répond des avaries jusqu'à concurrence du capital assuré ; et que si des avaries nouvelles surviennent pendant les réparations, même après l'expiration du terme fixé par la police, il répond encore des nouveaux sinistres et même des risques de terre qui sont la continuation des fortunes de mer. Nous avons vu enfin que l'assureur n'était pas seulement garant des emprunts faits pour subvenir aux réparations ; mais même qu'il répondait des conséquences du délaissement motivé par l'impossibilité de trouver des fonds pour les réparations. Du reste, l'assuré ou son mandataire peut se procurer les fonds pour la réparation du navire, soit à l'aide d'emprunts tant sur le navire que sur les facultés, soit par la vente d'une partie de la cargaison.

L'application de ces principes généraux a donné lieu à quelques questions sur lesquelles la jurisprudence s'est divisée, notamment sur l'étendue des garanties dues par l'assureur pendant les réparations effectuées après l'arrivée

au lieu de destination (voir *chap.* XII, § 1er, 1° *Accomplissement du voyage*, p. 1080).

Il se présente ici une question connexe avec celle que nous avons posée au chapitre XII (voir p. 1080) : Une assurance est faite sur corps, pour l'aller et le retour, mais avec stipulation 1° que les avaries seront réglées et payées séparément pour chaque voyage, les deux voyages étant distincts; et 2° que le change maritime de l'emprunt à la grosse contracté pour réparation d'avaries, ne sera à la charge des assureurs que jusqu'au lieu de destination, lors même que le prêt ne serait remboursable qu'au retour au lieu du premier départ. Comment et pour compte de qui se règle, dans cette situation, l'emprunt fait au lieu de destination, pour réparations d'avaries survenues en cours de voyage? On fait une distinction : si le montant de l'emprunt, joint à la somme assurée, excède la valeur donnée au corps dans la police, il y a lieu de ristourner l'assurance jusqu'à concurrence de l'excédant de valeur. Il est impossible, en effet, que le même objet soit garanti deux fois, et par l'assurance et par le contrat à la grosse. Mais si le montant de l'emprunt, joint à la somme assurée, n'excédait pas la valeur de la chose assurée, l'assurance conserverait tous ses effets pour le voyage de retour, et il n'y aurait pas lieu à ristourner (Cass., 13 mars 1862; Montpellier, 12 fév. 1863; Mars., 9 oct. 1866).

Pour achever de définir la situation respective du prêteur et de l'emprunteur, il nous reste à parler de la faculté laissée à l'emprunteur de se libérer par l'abandon de la chose affectée, dans les cas où l'assuré serait fondé à faire le délaissement aux assureurs.

L'abandon peut être fait en tout état de cause, alors même que des poursuites seraient exercées à raison des

dettes contractées pour la réparation des avaries. Il comprend le navire et le fret brut, mais non le fret net, toutes les dépenses de navigation et les frais de réparations étant d'ailleurs les charges correspondantes du fret.

2° *Du concours entre les différents prêteurs.* — Cette matière est régie par l'art. 323 du Code de commerce, lequel est ainsi conçu : — « Les emprunts faits pour le dernier voyage du navire sont remboursés par préférence aux sommes prêtées pour un précédent voyage, quand même il serait déclaré qu'elles sont laissées par continuation ou renouvellement. — Les sommes empruntées pendant le voyage sont préférées à celles qui auraient été empruntées avant le départ du navire, et s'il y a plusieurs emprunts faits pendant le même voyage, le dernier emprunt sera toujours préféré à celui qui l'aura précédé. »

Remarquons d'abord, sur cet article, que les emprunts avant le départ ne sont plus privilégiés, depuis que la nouvelle loi des 19-21 décembre 1874 permet aux prêteurs de se constituer un gage par l'inscription hypothécaire.

Bien que l'art. 323 parle seulement de la préférence due aux emprunts faits en cours de voyage sur les emprunts antérieurs, cette disposition s'applique également aux assurances qui sont primées par les emprunts postérieurs (Mars., 18 sept. 1857). Cette décision se fonde sur ce que le prêteur en cours de voyage est censé avoir prêté pour le compte des assureurs eux-mêmes. En effet, l'assureur qui répond des avaries ne peut, dans ce cas, rien prétendre sur le sauvetage, avant que le prêteur ait été entièrement couvert de sa créance, capital et profit. Aussi ce que nous allons dire plus spécialement du concours entre prêteurs s'entendra des assureurs, dans les limites que nous venons d'indiquer.

La disposition de l'art. 323 se justifie par ce motif que, les emprunts à la grosse faits pendant le voyage ayant pour objet de réparer des sinistres ou de pourvoir à des besoins successifs, les derniers emprunts qui ont servi à sauver le gage des emprunts antérieurs, doivent être naturellement préférés. Néanmoins, si divers emprunts ont eu lieu pour réparer les suites d'un même sinistre, ils sont considérés comme n'en formant qu'un seul, sans ordre de préférence entre eux. Cette situation peut exister non-seulement entre divers prêteurs ; mais encore entre le prêteur et l'assuré qui a fourni une partie des fonds, ou bien entre le prêteur et l'assureur qui a fait les avances (Mars., 5 janv. 1860).

Les prêteurs à la grosse sur corps et quille ayant un gage tant sur le navire que sur le fret, il y a lieu, lorsqu'ils viennent en concurrence, de partager entre eux au marc le franc. Mais le prêteur sur corps peut se trouver en concurrence avec un prêteur sur victuailles. A qui revient alors le fret, en cas de sinistre? Il faut remarquer ici que les frais d'armement sont supportés par le fret, et qu'ils doivent en être déduits dans le compte du fret net dévolu au prêteur sur corps. En conséquence, si les frais d'armement absorbent le fret, le prêteur sur corps n'en recevra rien ; il y a plus, si les frais d'armement excèdent le montant du fret, l'emprunteur qui a fait l'avance de cet excédant, le retient sur le fret, et le prêteur sur victuailles ne reçoit que le solde.

Examinons la situation du prêteur à la grosse, lorsque l'emprunteur n'a pas fait emploi des fonds pour l'objet auquel ils étaient destinés. Nous avons vu en effet que l'emploi des fonds était la condition essentielle du prêt à la grosse, puisque c'est cet emploi qui détermine et justifie le privilége. L'emploi est justifié soit que les fonds

servent aux dépenses à faire, soit qu'ils servent à couvrir des dépenses effectuées.

Cependant le prêteur à la grosse dont les fonds n'ont pas reçu l'emploi stipulé, ne reste pas privé de droits : il a une action contre le capitaine qui a reçu les fonds, et contre l'emprunteur ou le chargeur qui a profité de la destination donnée aux sommes empruntées ; il conserve même son gage et son privilége sur les choses affectées, avec cette différence qu'il est primé par les autres prêteurs à la grosse dont les fonds ont servi aux réparations ou à l'armement.

3° *Du concours entre prêteurs à la grosse et assureurs.* — L'art. 331 du Code de commerce règle ainsi le concours entre prêteurs et assureurs. — « S'il y a contrat à la grosse et assurance sur le même navire ou sur le même chargement, le produit des effets sauvés du naufrage est partagé entre le prêteur à la grosse, pour son capital seulement, et l'assureur, pour les sommes assurées, au marc le franc de leur intérêt respectif, sans préjudice des priviléges établis à l'art. 191. »

Le droit au concours de l'assureur avec le prêteur, qui n'était pas admis dans l'ancien droit, est reconnu par l'art. 331. Ce concours se règle d'après le montant du capital prêté seulement et d'après le montant des sommes assurées, en y comprenant les primes elles-mêmes. Mais les droits du prêteur ne se trouvent aucunement affectés par cette situation plus avantageuse de l'assureur, parce que le prêt n'étant fait que pour la différence entre le montant de l'assurance, y compris la prime, et la valeur du navire, la proportion de la part du prêteur dans le produit du sauvetage correspond toujours exactement à la quotité des sommes avancées par rapport à la valeur du

navire. Un exemple peut seul rendre cette démonstration sensible : un navire est estimé 90,000 francs ; il est assuré pour 54,000 francs, ce qui forme avec l'assurance de la prime et la prime des primes, un total de 60,000 francs. Pour établir la proportion dans laquelle cet assureur participe au sauvetage, on suppose qu'une seconde assurance soit faite pour couvrir entièrement la valeur du navire; cette seconde assurance serait de 40,000 francs, y compris l'assurance des primes. Or, la proportion de 60,000 à 40,000 étant celle des 6/10 aux 4/10, l'assureur participe au sauvetage dans la proportion des 6/10. Quant au prêteur, son prêt ne peut excéder la différence entre la somme de 54,000 francs, capital assuré, et celle de 90,000 francs, valeur du navire, soit 36,000 francs. Or, la proportion de 36,000 à 54,000 étant celle des 4/10 aux 6/10, le prêteur participe au sauvetage dans la proportion des 4/10, c'est-à-dire dans la même proportion que s'il était assureur de 40,000 francs, y compris le capital, la prime et la prime des primes. Tel est le mode de règlement admis par la jurisprudence.

La disposition de l'art. 331, qui déroge à l'ancien droit, est considérée comme étant toute de faveur pour les assureurs; par suite, on n'admet pas qu'elle s'étende à l'emprunteur lui-même, de telle sorte qu'il y ait toujours concours entre le prêteur et l'emprunteur qui n'aurait emprunté que pour une somme inférieure à la valeur du navire. On fait à cet égard la distinction suivante : si le prêteur ne répond pas des avaries, et qu'il ne soit tenu que du sinistre majeur, il a droit à tout le produit du sauvetage, à l'exclusion de l'emprunteur; mais s'il répond des avaries, on suit une règle différente : comme il ne contribue au dommage que dans la proportion de son

prêt à la valeur totale de la chose, il n'a droit au sauvetage que dans la même proportion, et le surplus du produit du sauvetage est attribué à l'emprunteur; c'est aussi dans la même proportion qu'il contribue aux pertes.

Du reste, la situation reste identiquement la même entre un assureur qui n'aurait assuré que pour partie de la valeur de l'objet, et l'assuré qui serait considéré comme son propre assureur pour le surplus.

Ces principes étant posés, nous allons examiner comment se règle le concours entre les différents prêteurs entre eux et les assureurs.

Le premier cas qui se présente est celui où des avaries sont survenues et ont été réparées en cours de voyage. Comment et sur quelles bases se règle la contribution des prêteurs à la grosse en cours de voyage et des assureurs primitifs à des avaries nouvelles? Un navire assuré primitivement pour une valeur de 100,000 francs, a subi des avaries dont la réparation a exigé un emprunt de 40,000 francs. Dira-t-on que l'assurance primitive ne couvre plus le navire que jusqu'à concurrence de 60,000 francs, et que les assureurs ne répondent plus des pertes nouvelles que dans cette proportion, la différence étant à la charge du prêteur dans la proportion de ses avances, c'est-à-dire pour 4/10? Ce système n'a pas prévalu dans la pratique. On admet, au contraire, que les assureurs restent tenus dans la proportion de l'assurance primitive à la valeur totale des assurances et prêts à la grosse, c'est-à-dire dans la proportion de 100,000 à 40,000, le prêteur à la grosse étant tenu de la différence. On a justement critiqué cette dernière solution, en faisant remarquer que l'addition du montant du prêt au montant de l'assurance donnait un chiffre excédant la valeur du

navire sur laquelle la proportion devait être établie, pour être équitable. De plus, il paraît juste que l'assureur ne soit tenu que dans la proportion de son engagement, et que la proportion de la garantie diminue en même temps que le gage diminue lui-même de valeur. Toute solution contraire est évidemment arbitraire.

L'adoption du premier système conduit, au surplus, à des conséquences singulières. Ainsi, au cas où ni l'assurance ni le prêt à la grosse ne garantirait des avaries, et où il y aurait 40,000 francs d'avaries, comme nous le supposons dans l'exemple précité, l'assuré recevrait, à la suite d'une perte totale, le montant de l'assurance, soit 100,000 francs, et serait libéré, par le fait du sinistre, du paiement de la lettre de grosse s'élevant à 40,000 fr. De cette manière, il se trouverait couvert des avaries, malgré les stipulations de la police et du contrat à la grosse. Il faut donc admettre que l'emprunt à la grosse ristourne l'assurance jusqu'à concurrence de la somme empruntée, et qu'elle réduit la valeur restant assurée, dans notre espèce, à 60,000 francs.

Remarquons toutefois que si la somme assurée originairement était inférieure à la valeur de l'objet assuré, l'emprunt à la grosse ne ristournerait cette assurance que jusqu'à concurrence de la somme qui comblerait la différence. Ainsi l'assurance n'étant que de 80,000 francs sur un navire estimé 90,000, un emprunt de 40,000 francs ne la ristournerait que jusqu'à concurrence de 30,000.

Dans les cas où l'assurance est ainsi ristournée par l'emprunt à la grosse, il y a lieu de réduire la part du sauvetage attribuée à l'assureur, proportionnellement au ristourne.

Quoi qu'il en soit, dans le cas que nous venons de

poser, on n'admettrait pas que l'emprunteur pût, par une nouvelle assurance, et pour le montant des avaries réparées par l'emprunt à la grosse, faire une nouvelle assurance jusqu'à concurrence de cette somme. En effet cette assurance, si la validité en était reconnue, réduirait, contre toute justice, le gage de l'assureur primitif.

Voyons maintenant comment se règlerait la contribution aux avaries entre assureurs et prêteurs originaires, c'est-à-dire antérieurs au voyage. Les assureurs remboursent leur part dans la proportion de la valeur assurée à la valeur totale de l'objet, sous déduction des franchises; et les prêteurs originaires contribuent dans la proportion des sommes prêtées, relativement à la valeur de l'objet, suivant le calcul que nous venons d'établir au numéro précédent. Le prêteur en cours de voyage aurait droit au remboursement de sa créance entière.

Si le navire a péri, le dernier prêteur en cours de voyage est préféré à tous les autres sur le montant du sauvetage. Les assureurs et les prêteurs antérieurs ne viendraient en concours que sur la différence, si le produit du sauvetage couvrait le dernier emprunt.

On s'est demandé si, dans le cas où le prêt à la grosse est consenti avant l'assurance, l'assureur vient néanmoins en concours sur le sauvetage avec le prêteur. La jurisprudence a admis ce concours sans priorité de privilége en faveur du prêteur (Bord., 2 déc. 1849).

Les assureurs contre la perte seulement seraient primés par le prêteur à la grosse, sur le montant du sauvetage, en cas de perte totale. Il est vrai que les assureurs sont, dans ce cas spécial, étrangers à l'emprunt à la grosse, puisqu'ils le sont au dommage réparé par cet emprunt; mais l'intérêt général de la navigation et même leur inté-

rêt particulier à ce que les avaries ne créent pas l'innavigabilité qui entraînerait le délaissement, justifient suffisamment la préférence accordée au prêteur à la grosse sur le sauvetage. Cependant les assureurs, affranchis des avaries par une clause spéciale, participeraient en réalité à la réparation du dommage, s'ils étaient privés du montant du sauvetage : aussi est-il admis qu'ils sont fondés, de leur côté, à déduire de l'indemnité à leur charge le montant des effets sauvés.

On ne saurait assimiler, pour établir qu'il y a lieu à ristourne, le cas où la perte totale est couverte par une assurance avec franchise d'avaries, avec celui où l'assureur ne répond que de certaines natures d'avaries. Mais la franchise d'avaries doit toujours produire ses effets vis-à-vis de l'assuré. Ainsi un navire assuré pour 100,000 francs, subit des avaries évaluées à 20,000 francs et réduites à 15,000 par la clause de franchise; il vient ensuite à subir une perte totale réduite après sauvetage à la somme de 80,000 francs; l'assureur ne devra, dans ce cas, qu'une somme de 95,000 francs; et cela, sans s'arrêter à cette considération que le produit du sauvetage aurait été absorbé par le prêteur à la grosse, puisque le prix en aurait été aussi défalqué à la décharge de l'assureur, dans son règlement particulier.

§ 8. — Du privilége du prêteur à la grosse.

Le privilége du prêteur est ainsi déterminé par l'art. 320 du Code de commerce : — « Les navires, les agrès et les apparaux, l'armement et les victuailles, même le fret acquis, sont affectés par privilége aux capital et intérêt de l'argent donné à la grosse sur le corps et la

quille du vaisseau. — Le chargement est également affecté aux capital et intérêt de l'argent donné à la grosse sur le chargement. — Si l'emprunt a été fait sur un objet particulier du navire ou du chargement, le privilége n'a lieu que sur l'objet et dans la proportion de la quotité affectée à l'emprunt. »

L'art. 191 du Code de commerce fixe le rang du privilége du prêteur à la grosse, en distinguant les sommes prêtées pendant le voyage pour les besoins du bâtiment, de celles prêtées, avant le départ, pour le radoub, armement et avitaillement, lesquelles ne sont pas privilégiées.

Nous renvoyons, sur la classification du privilége du prêteur à la grosse par rapport aux autres priviléges, à ce que nous dirons au chap. II, § 1^er^, de la 4^e^ partie, sur l'art. 191 modifié par la nouvelle loi sur l'hypothèque maritime. Il nous suffira de remarquer dès à présent que la nouvelle loi sur l'hypothèque maritime distingue les prêts à la grosse faits pendant le voyage de ceux qui sont faits avant le départ. Les premiers sont privilégiés comme ils l'étaient sous l'ancienne législation; mais un gage n'est affecté aux deuxièmes qu'autant qu'ils sont couverts par une inscription hypothécaire. Aussi ne parlerons-nous ici que des emprunts faits en cours de voyage, seuls privilégiés.

Le prêteur à la grosse a, comme nous l'avons déjà vu pour l'assureur, une action personnelle contre l'emprunteur; mais il ne peut l'exercer que jusqu'à concurrence de la valeur du navire et du fret ou des marchandises, lorsque l'emprunt a été contracté par le capitaine mandataire de l'emprunteur, et non par l'emprunteur lui-même; le prêteur a, en outre, un droit privilégié sur la

chose affectée. Mais ce droit réel et privilégié ne participe pas, par sa nature particulière, du droit de copropriété ni même du nantissement (Cass., 8 janv. 1866).

L'ordre dans lequel s'exerce le privilége des différents prêteurs à la grosse, est fixé par l'art. 323 du Code de commerce (voir *suprà*, § 7, 2° *Du concours entre les différents prêteurs*, p. 1154).

L'emprunt sur corps et sur facultés donne au prêteur le droit d'exercer son privilége soit sur le corps ou sur les facultés, soit sur tous deux pris à la fois (Cass., 4 déc. 1866). Le fret, également affecté au privilége sur corps, comprend le fret gagné par le navire dans le voyage durant lequel les risques ont couru pour le prêteur (Havre, 30 janv. 1855).

Le prêteur conserve son privilége tant qu'il n'y a pas novation. On a jugé que la novation ne résultait pas de la souscription de lettres de change à l'ordre du prêteur (Bruxelles, 5 janv. 1822).

Le propriétaire des marchandises vient au même rang que le prêteur en cours de voyage pour les marchandises vendues, sacrifiées ou jetées à la mer pour le salut commun; mais ce propriétaire serait primé par certaines créances autres que celles indiquées sous les six premiers numéros de l'art. 191; tels sont les frais de consignation des marchandises en mains tierces par le capitaine, pour lui garantir le paiement du fret, de la contribution à une avarie commune ou de diverses dépenses d'intérêt commun faites en cours de voyage.

Nous mentionnerons ici un cas particulier où nous trouvons une lacune de la loi : il peut arriver qu'un chargeur emprunte à la grosse sur une marchandise et qu'il remette à un tiers le connaissement, en tirant sur ce tiers

une lettre de change payable sur le prix de cette marchandise. On conçoit qu'il est difficile que le destinataire de la marchandise soit primé par le prêteur à la grosse, alors qu'il a ignoré l'existence de ce prêt. En effet, l'expéditeur qui, en remettant le connaissement, reçoit les fonds de la traite fournie par lui, crée un véritable nantissement sur la marchandise, au profit du destinataire qui, pour se couvrir du montant de la lettre de change par la vente de la marchandise, est investi d'un droit réel sur cette marchandise. Aussi le prêteur agit prudemment en s'assurant, au moment du prêt, que l'emprunteur n'a pas disposé du connaissement. Le preneur de la traite éloigne, de son côté, tout soupçon de collusion, en ne remettant les fonds à l'expéditeur que dix jours après la négociation de la traite, et en s'assurant que, pendant ce délai, il n'a été enregistré aucun prêt à la grosse au greffe du tribunal de commerce. Néanmoins cette constatation est quelquefois difficile, la loi n'ayant pas exactement déterminé, comme nous l'avons vu plus haut, à quel tribunal l'enregistrement devait avoir lieu. Le Code de commerce des Pays-Bas a obvié à cet inconvénient, comme nous le verrons ci-après, en exigeant que le prêteur antérieur au voyage fît inscrire son prêt sur le connaissement.

Nous avons vu que, s'il a été contracté plusieurs emprunts en cours de voyage, la préférence est due aux plus récents. Si le sinistre qui donne lieu à un emprunt a causé aussi des avaries communes d'où naissent des priviléges, ces diverses créances sont classées au même rang pour l'exercice du privilége.

L'ordre de préférence établi par la loi a donné lieu à certaines décisions qui n'en sont que l'interprétation. Ainsi la lettre de grosse, faite en renouvellement d'une

précédente, doit être classée après l'emprunt fait pour le dernier voyage.

Lorsque le prêteur d'une lettre de grosse précédemment souscrite a fait saisir et vendre le navire en cours de voyage, au lieu désigné pour le paiement, le prêteur sur corps dont le prêt est postérieur peut exiger immédiatement le remboursement de son capital et du change maritime. Non-seulement l'emprunteur ne serait pas fondé à considérer cette vente comme une fortune de mer dont répondrait le dernier prêteur ; mais celui-ci serait même en droit d'opposer à l'emprunteur le fait de réticence, résultant de ce qu'il n'aurait pas déclaré, lors du dernier emprunt, l'existence d'une lettre de grosse échéant en cours de voyage (Mars., 21 août 1851).

Enfin, les prêts faits pendant un précédent voyage, qui seraient laissés par continuation ou par renouvellement, ne sont remboursés qu'après ceux faits pendant le dernier voyage.

L'art. 191 attribue au profit maritime le privilége attaché au paiement du capital, et le classe au même rang.

§ 9. — De l'assurance du capital prêté à la grosse.

Le capital du prêt à la grosse, mais non le profit maritime, peut être assuré, ainsi qu'il résulte de l'art. 347 du Code de commerce. Comme le prêteur répond lui-même des risques, cette assurance a le caractère d'une réassurance. Remarquons toutefois que l'assurance du prêt n'est pas un cautionnement contre l'insolvabilité de l'emprunteur, et qu'ainsi les assureurs ne répondent pas du défaut de remboursement du prêt ; l'assurance a seulement pour

objet de garantir le prêteur contre les risques de mer auxquels son gage est exposé (Bord., 4 fév. 1860; Aix, 5 fév. 1867).

L'emprunteur n'a pas à faire assurer la somme empruntée, puisqu'il est déjà couvert par l'obligation du prêteur de répondre des risques ; mais si le prêt était fait avec franchise d'avaries, l'emprunteur serait en droit de faire garantir par une assurance spéciale les risques qui ne seraient pas à la charge du prêteur.

Ce que nous avons dit de l'impossibilité du prêteur d'assurer le profit maritime, ne doit pas s'entendre en ce sens que l'assureur ne peut jamais en être chargé : nous avons vu, au contraire, qu'il est tenu du remboursement du capital prêté et du change maritime, lorsque l'emprunt sert à couvrir des frais et dépenses faites en cours de voyage, lesquels frais et dépenses sont une charge naturelle de l'assurance (voir *suprà*, § 4, *Du profit maritime*, p. 1138).

Si l'assureur répond, vis-à-vis du prêteur, des accidents qui sont la suite d'une fortune de mer, il ne répond pas de ceux qui proviennent du vice propre de la chose ; et l'exception de vice propre est opposable par l'assureur à tout porteur de la lettre de grosse aussi bien qu'au prêteur (Cass., 25 mars, 1862).

Bien que l'assureur ne réponde pas de l'insolvabilité de l'emprunteur, il peut, par une clause spéciale, être tenu de l'insuffisance de paiement du capital prêté, par suite d'emprunts postérieurs ; et il est tenu du préjudice causé par ces emprunts postérieurs, non-seulement s'ils servent à la réparation des avaries, mais même s'ils ont pour objet d'acquitter des dépenses de navigation (Mars., 7 et 31 août 1865). Il va sans dire que, en l'absence d'une clause

spéciale, l'assureur ne répondrait pas des dépenses de navigation. Quelques auteurs ont critiqué cette décision; mais on la justifie par cette considération qu'en principe, l'assurance a pour objet de couvrir des suites des accidents de mer; tandis que le prêteur à la grosse a un intérêt plus particulier à conserver son entière valeur au gage sur lequel il sera remboursé.

Il est de toute équité que l'assurance du prêt à la grosse ne le garantisse qu'autant que le prêteur aura rempli toutes les formalités prescrites par la loi, soit pour l'exercice, soit pour la conservation de son privilége. Le prêteur doit notamment veiller à la conservation de ses droits, lorsque, par suite de la vente de la chose affectée, il s'ouvre un ordre et une contribution entre les divers créanciers. Il doit aussi pourvoir à l'enregistrement de son contrat à la grosse, dans les dix jours. Si, par suite de sa négligence, le prêteur n'avait plus qu'une créance ordinaire, les assureurs seraient fondés à repousser l'action en délaissement (Cass., 26 mars 1860).

Le défaut de formalités peut aussi faire perdre au prêteur ses droits sur le sauvetage, ou seulement les réduire. Il y a lieu, en ce cas, de la part du prêteur, de garantir aux assureurs le remboursement des sommes qu'ils auraient à prétendre sur le sauvetage, et que le défaut de privilége les empêcherait de réclamer (Mars., 27 oct. 1863).

§ 10. — Des différentes manières dont finit le contrat à la grosse; de l'action et de la prescription.

Le contrat à la grosse finit dans les mêmes cas que l'assurance; nous renvoyons à ce que nous avons dit au chapitre XII (voir *suprà*, chap. XII, § 1^er^, *Des différentes ma-*

nières dont finit le contrat d'assur., p. 1079). Il faut remarquer toutefois que la faillite du prêteur ne peut entraîner la nullité du contrat à la grosse, puisque le prêteur a rempli toutes ses obligations par la remise de la somme prêtée; mais la faillite de l'emprunteur produit les mêmes conséquences que celle de l'assuré.

Lorsque la nullité résulte de la rupture du voyage, le prêteur peut, comme nous l'avons vu plus haut, réclamer le remboursement de la somme avancée sans change maritime; mais si le voyage est seulement interrompu, le change maritime est dû; car les risques ont commencé.

La créance du prêteur contre l'emprunteur est éteinte, si le montant du prêt est absorbé par la contribution aux avaries communes (Cass., 8 janv. 1866). Le remboursement du prêt devient, au contraire, exigible, dans tous les cas où les risques cessent par le fait de l'emprunteur, de même que dans le cas d'heureuse arrivée; et les juges ne peuvent accorder de délais de paiement à l'emprunteur (Cass., 31 mai 1843; Aix, 25 nov. 1859). Le capital produit même des intérêts de plein droit, si la lettre de grosse est à ordre, dès que les risques ont cessé; mais le change maritime ne produit d'intérêts que du jour de la demande (Mars., 16 mai 1832). Si le contrat à la grosse n'est pas à ordre, c'est seulement du jour de la demande que courent les intérêts.

Le change maritime se règle souvent au mois. Comment l'établira-t-on si le voyage est interrompu? La jurisprudence admet que le change est alors fixé sur la durée probable du voyage. Pour le temps pendant lequel il n'y a pas eu de risques effectifs, le prêteur n'a droit qu'à l'intérêt légal, et pour son capital seulement (Mars., 16 mai 1832, et 25 janv. 1856).

Nous avons dit plus haut que l'emprunteur devait rendre compte au prêteur sur corps et cargaison, en cas de sinistre, du fret gagné ; mais il ne serait pas fondé à en déduire les frais d'armement ni les avances faites à l'équipage avant le départ (Mars., 6 avril 1830) ; il ne pourrait pas davantage retenir les sommes prélevées pour acquitter les loyers de l'équipage à raison de voyages antérieurs ; et cela, malgré le privilége spécial affecté à cette nature de créances (Rennes, 20 juin 1854).

Aux termes de l'art. 432 du Code de commerce, l'action dérivant du contrat à la grosse se prescrit par cinq ans.

L'action en paiement d'une lettre de grosse est une action réelle. Si la lettre de grosse a pour cause un prêt sur marchandises, l'action du porteur est éteinte, dès que les marchandises ont été délivrées au réceptionnaire et que celui-ci a payé le fret. Mais si le prêt est fait sur corps, l'action, bien que réelle sur le navire, est aussi personnelle contre le propriétaire du corps.

Le prêteur à la grosse sur marchandises, qui a prescrit son action réelle contre le réceptionnaire de la cargaison, doit, s'il exerce les droits de capitaine, intenter l'action en contribution aux pertes, sur le prix, dans le mois de la réception du chargement; passé ce délai, il est non recevable, par application des art. 535 et 436 du Code de commerce (Caen, 12 janv. 1867).

Le porteur de la grosse est fondé, même avant l'époque de l'échéance, à faire tous actes conservatoires pour assurer son privilége sur le navire et le fret, et prévenir la disparition des objets affectés (Mars., 24 mai 1825).

La compétence du tribunal est déterminée par le lieu où la lettre de grosse est payable (Aix, 26 mars 1825). Par suite, le contrat de grosse passé à l'étranger et payable

en France, est régi par la loi française, quant à son exécution (Cass., 27 fév. 1810, et 9 juill. 1845). Mais quant aux formes particulières du contrat et quant à ses effets, il ne cesse pas d'être régi par la loi du lieu où il a été formé; c'est aussi la loi de ce pays qui détermine l'ordre des priviléges dans la distribution du prix du navire affecté à l'emprunt. On suit seulement, pour la réalisation du prix par la vente, les formes de procédure du lieu où la vente est opérée (Cass., 9 juill. 1845; Aix, 20 janv. 1863; Mars., 29 sept. 1864).

LÉGISLATION ÉTRANGÈRE.

Belgique. — Grèce et Iles Ioniennes. — Haïti. — Dans ces divers pays, on suit la législation française sur le contrat à la grosse.

Italie. — Le Code de commerce italien reproduit, dans les art. 426 à 445, les dispositions de la loi française relatives au contrat à la grosse, sous quelques modifications que nous signalons.

L'art. 427 du Code italien règle de la manière suivante les formalités d'enregistrement du prêt à la grosse : — Le prêt à la grosse fait dans le royaume doit être transcrit sur les registres de l'administration maritime du département où il a lieu ; mention en est faite dans l'acte de nationalité du navire, dans les dix jours de sa date, sous peine de perdre le privilége. — Le prêt à la grosse fait à l'étranger doit être transcrit sur les registres du consulat royal du lieu où il est signé; mention en est faite dans l'acte de nationalité, dans le même délai et sous la même peine. — Les administrateurs de la marine et les officiers consulaires à l'étranger doivent transmettre copie de l'acte à l'administration maritime du département où le navire est inscrit. Ils ne peuvent transcrire l'acte de prêt qu'autant que l'acte de nationalité leur a été présenté ; ils font mention du prêt sur ce dernier acte. — Le prêt à la grosse fait à l'étranger, dans un lieu où il n'y a ni agent

consulaire ni aucun autre qui en remplisse les fonctions, doit être mentionné sur l'acte de nationalité par les soins du capitaine, de l'autorité qui concède l'autorisation ou de tout autre officier public du lieu. — Un des originaux ou une copie authentique du contrat doit être expédiée par le capitaine, avec une copie authentique de l'acte d'autorisation, à l'officier consulaire le plus proche, lequel en fait la transcription sur ses registres et la transmet à l'administration maritime sus-indiquée. — Le capitaine qui ne justifie pas de l'accomplissement de ces formalités est tenu personnellement au paiement du profit maritime. Le tout, sauf les dispositions de l'art. 331 du Code italien. — Cet article, qui correspond à l'art. 234 du Code français, règle les formalités à suivre par le capitaine pour être autorisé à emprunter ou à vendre partie de la cargaison, en cours de voyage et pour les besoins du navire.

Roumanie. — La législation roumane est absolument conforme au droit français, en ce qui concerne le contrat à la grosse. Nous remarquons seulement que la formalité de l'enregistrement du contrat n'est pas prescrite par la loi ; mais l'art. 469 exige qu'il soit fait par écrit et légalisé par le tribunal.

Espagne. — Les principes et même la plupart des dispositions particulières du droit français, relativement au contrat à la grosse, se retrouvent dans les art. 813 à 835 du Code de commerce espagnol. Nous notons cependant quelques modifications importantes.

Ainsi le prêt à la grosse doit, pour la conservation du privilége du prêteur, à l'égard des tiers, être transcrit, dans les huit jours de sa date, au bureau des hypothèques de l'arrondissement où il a été fait. Mais pour les prêts faits à l'étranger et en cours de voyage, il suffit que le capitaine ait pris l'avis des principaux de l'équipage, qu'il l'ait constaté dans un procès-verbal, et qu'il ait obtenu ensuite l'autorisation préalable du juge, conformément à l'art. 644, qui reproduit les dispositions de l'art. 234 du Code français. — Mais l'art. 621 du Code espagnol précise davantage les droits du capitaine : L'armateur répond des dettes et obligations contractées par le capitaine de son navire pour le réparer, le mettre en état et l'approvisionner ; il ne peut s'affranchir de

cette responsabilité, en alléguant que le capitaine a excédé ses pouvoirs, ou agi contre ses ordres et instructions ; mais il faut que le créancier prouve que la somme réclamée a tourné au profit du navire.

Les emprunts à la grosse peuvent être affectés sur les mêmes objets qu'en droit français ; mais les art. 822 et 823 ajoutent : — On ne peut emprunter à la grosse sur corps et quille que jusqu'à concurrence des trois quarts de leur valeur. On peut emprunter sur marchandises pour une somme équivalente à leur valeur totale, au lieu du départ, si l'emprunt est fait au lieu où les risques commencent à courir ; mais l'emprunt ne peut être fait pour une valeur plus forte. — Tout ce qui excède cette proportion est remboursé au prêteur avec les intérêts du jour du versement du capital prêté. Bien plus, s'il était prouvé *qu'il y eût* fraude, de la part de l'emprunteur, dans la déclaration de la valeur, celui-ci paierait, en outre, le profit maritime convenu, proportionnellement à l'excédant de valeur.

Le situation du capitaine copropriétaire du navire, lorsqu'il contracte un emprunt, est la même qu'en droit français. Il faut ajouter toutefois que le capitaine copropriétaire ne peut engager sa part de propriété qu'autant que l'objet sur lequel il emprunte n'a pas déjà été affecté et qu'il n'y a pas eu d'emprunt sur la totalité. Le capitaine copropriétaire doit expressément mentionner dans l'acte la portion par lui affectée.

L'action du prêteur contre l'emprunteur pourrait être exercée, même en cas de perte des objets affectés au prêt, si le dommage provenait du vice propre de la chose, du dol ou de la faute de l'emprunteur, de la baraterie du capitaine ou de l'équipage, ou enfin du fait d'avoir chargé les marchandises sur un navire autre que celui indiqué au contrat, à moins de force majeure ; il en serait de même au cas où le navire aurait été employé à la contrebande. Dans ces divers cas, le prêteur ne répondrait même pas des avaries particulières ou communes.

Les risques courent, pour le prêteur à la grosse sur marchandises, de même que pour l'assureur, du jour où les marchandises affectées sont placées sur le quai d'embarquement jusqu'au déchargement dans le port de destination.

Si, en cas de naufrage, le prêteur à la grosse se trouve en concours avec un assureur des mêmes objets naufragés, ils partageront entre eux le produit du sauvetage, au prorata de leur intérêt respectif, pourvu que, après déduction du montant du prêt, la somme assurée y ajoutée n'excède pas la valeur totale des objets affectés. Dans le cas contraire, l'assureur n'aurait droit qu'à la part proportionnelle correspondante au reste de la valeur des choses assurées après la déduction sus-indiquée.

Portugal. — La loi portugaise définit ainsi le contrat à la grosse ou contrat de change maritime : C'est l'emprunt d'une somme d'argent ou d'une chose appréciable en argent, à charge par l'emprunteur de payer au prêteur une prime ou profit maritime, qui représente le prix des périls de mer dont il répond. Le prêteur a hypothèque sur l'objet qui est la cause du prêt, mais il perd tous ses droits et n'a pas de recours contre l'emprunteur personnellement, si la chose hypothéquée vient à périr dans le temps et pendant le voyage déterminé. Le prêteur court ainsi tous les risques; mais il en est rémunéré en ce que, si l'objet affecté arrive heureusement, l'emprunteur lui rembourse le capital et le profit maritime ; toutefois il n'a droit au remboursement du capital et au paiement du profit que dans le cas où l'expédition maritime projetée s'est heureusement achevée (art. 1621).

Le contrat à la grosse est fait par écrit ; il énonce : le capital prêté et la somme stipulée pour le profit ; les objets sur lesquels le prêt est affecté; la désignation du navire et le nom du capitaine ; les noms du prêteur et de l'emprunteur ; l'indication du voyage pour lequel le prêt a été consenti; et l'époque du remboursement. — L'acte de prêt ou la lettre de grosse doit indiquer la date et le lieu du contrat. — Si l'emprunt a eu lieu pour l'armement du navire, au port de départ, l'acte doit être inscrit sur le registre général du commerce dont nous parlerons ci-après. — L'acte de prêt qui ne contiendrait pas les énonciations indiquées par la loi, ou qui ne serait pas enregistré comme il vient d'être dit, ne vaudrait que comme prêt ordinaire, et l'emprunteur serait obligé personnellement au paiement du capital prêté et des intérêts légaux. — Le contrat à la grosse doit être signé de l'emprunteur ou de son fondé de pouvoirs ; l'emprunteur

ne peut exciper de son ignorance de la langue dans laquelle l'acte est rédigé; il est obligé par cela seul qu'il a signé (art. 1622 à 1625).

Les règles relatives à l'assurance sont applicables au contrat à la grosse. — Le profit maritime peut être fixe ou déterminé à tant par mois, par semaine ou par jour. — Si le prêteur ne prenait à sa charge aucun risque maritime, il n'y aurait là qu'un prêt ordinaire et non un prêt à la grosse. — Le contrat à la grosse est nul si les objets affectés au prêt sont déjà assurés pour leur valeur entière, ou si les risques acceptés par le prêteur sont déjà à la charge d'un autre. L'emprunteur qui contracterait dans de telles conditions serait personnellement responsable du montant du prêt envers le prêteur, quand même la chose qui ferait l'objet du prêt viendrait à périr à l'époque et au lieu fixés par le contrat et par l'un des risques à la charge du prêteur. — Si le navire ou les marchandises ne sont assurés que pour une partie de leur valeur, un emprunt à la grosse peut être contracté pour la partie non assurée et jusqu'à concurrence de la valeur entière. — Le prêteur répond de tous les risques de mer, mis par la loi à la charge de l'assurance, dans le cas où le contrat à la grosse ne contient aucune clause à cet égard ; mais la convention peut toujours limiter les risques. — La convention qui en affranchirait complétement le prêteur ne serait plus un contrat à la grosse, et le profit maritime ne serait pas dû (art. 1626 à 1630).

La fixation du taux du profit maritime est abandonnée aux parties; et le sinistre survenu par l'un des risques à la charge du prêteur ne donne pas lieu à une augmentation du profit maritime, à moins qu'il n'y ait stipulation contraire. — L'acte de prêt peut être à ordre et ainsi négociable, comme les autres effets de commerce, par voie d'endossement. Mais il peut arriver que la chose affectée périsse par l'un des risques qui, d'après la convention, ne sont pas à la charge du prêteur. Dans ce cas, la garantie de la solvabilité de l'emprunteur resté débiteur est restreinte au capital, et ne s'étend pas au profit maritime, à moins de convention contraire (art. 1631 à 1633).

Lorsque l'époque du paiement n'est pas fixée par le contrat, la créance du prêteur ou du porteur de la lettre de grosse devient exigible dès que les risques ont cessé et que le profit ma-

ritime est ainsi acquis. — Si le prêt à la grosse affecte des marchandises, et qu'il ne soit pas consenti expressément soit pour le voyage d'aller, soit pour le retour, soit à la fois pour l'aller et le retour, le paiement est exigible lors de l'arrivée des marchandises au lieu de destination indiqué par le contrat d'affrétement ou par le connaissement. Si c'est le navire qui est affecté, on présume que le prêt est fait pour l'aller et le retour; mais si le navire n'appareillait pas pour retourner, le paiement pourrait être exigé après un délai de deux mois (art. 1634 et 1635).

Le contrat à la grosse qui n'est pas à ordre et négociable par endossement, peut néanmoins être cédé dans les formes réglées par le droit civil. Cette cession n'a d'effet, à l'égard du débiteur, que par la signification qui lui en est faite ou par son acceptation. Le cédant ne garantit que l'existence de la dette, mais non la solvabilité du débiteur. Celui-ci peut opposer au cessionnaire toutes les fins de non-recevoir qui seraient opposables au cédant (art. 1636).

L'emprunt à la grosse peut affecter : le corps et quille du navire, les agrès et apparaux, l'armement et les victuailles, la cargaison; il peut également affecter tout ou partie de chacun de ces objets séparément ou leur ensemble. — Si l'emprunt excède la valeur des choses affectées, et qu'il y ait fraude de la part de l'emprunteur, il peut être annulé. S'il n'y a pas fraude, il est valable jusqu'à concurrence de la valeur, et le surplus des sommes empruntées est considéré comme un prêt ordinaire, remboursable avec intérêt au cours de la place où l'emprunt a été contracté (art. 1367 et 1368).

L'emprunt à la grosse ne peut être fait sur les loyers des gens de l'équipage (art. 1646).

Le prêteur à la grosse peut valablement prendre à sa charge le risque de la contrebande en pays étranger, mais non celui de l'importation ou de l'exportation, en Portugal, des marchandises prohibées par la loi. Ce dernier contrat serait nul, sans préjudice des peines portées par la loi.

La fraude ou la réticence de l'emprunteur rendrait nul l'emprunt à la grosse, dans les mêmes cas que le contrat d'assurance serait annulé pour la même cause (Voir *suprà*, chap. VI, Portug., p. 715).

L'emprunt à la grosse fait sur corps et quille, sans autre désignation, est censé affecter aussi le fret acquis (art. 1642 et 1643).

Lorsque l'emprunt a été fait sur un objet particulier du navire ou du chargement, le privilége du prêteur ne s'étend que sur cet objet, et dans la proportion de la somme prêtée. Si l'emprunteur a une part de propriété sur le navire et sur le chargement, le privilége du prêteur est exercé solidairement sur tous les objets affectés (art. 1644 et 1645).

La loi portugaise distingue l'emprunt fait avant le départ, au lieu du domicile des propriétaires du navire, de l'emprunt fait en cours de voyage, soit sur le navire, soit sur les marchandises. — L'emprunt ne peut être fait avant le départ, au lieu du domicile des propriétaires, qu'avec leur autorisation authentique ou leur intervention dans l'acte; si cette autorisation n'était pas ainsi donnée, le prêteur n'aurait de privilége que sur la part d'intérêt que le capitaine pourrait avoir dans le navire et le fret. — Les propriétaires qui n'auraient pas consenti à l'emprunt ayant pour objet de mettre le navire en état, de pourvoir au radoub et aux victuailles, peuvent être obligés même sur leur part, dès qu'une sommation leur a été signifiée à cet effet, et dans les vingt-quatre heures de la sommation. La loi trace quelques règles ayant pour objet de prévenir tout emprunt qui ne serait pas nécessaire ou qui serait fait frauduleusement par le capitaine. Lorsque l'emprunt a été fait dans un des ports du Portugal, le prêteur est tenu d'en suivre et d'en surveiller l'emploi, sous peine de perdre son privilége et de n'avoir plus qu'une action personnelle, si les sommes empruntées ont été détournées de leur emploi. Quiconque prête sciemment à la grosse à un capitaine, dans un autre intérêt que celui du navire ou du chargement ou de l'expédition, n'a qu'un recours personnel contre le capitaine et perd son privilége contre l'emprunteur. — Le prêteur à la grosse qui lèse ainsi les armateurs ou les chargeurs, est responsable envers eux des pertes que cet emprunt peut leur occasionner, et il en doit la réparation, sans préjudice des poursuites criminelles, s'il y a lieu (art. 1646 à 1650). — L'art. 1653 du Code portugais reproduit l'art. 583 du Code des Pays-Bas, sur

certaines conditions légales du prêt fait avant le départ (Voir *infrà*, Pays-Bas, p. 1180).

L'ordre de préférence des prêteurs à la grosse entre eux, suivant que l'emprunt a été fait dans le dernier voyage ou dans un voyage précédent, avant le départ ou en cours de voyage, est réglé comme en droit français, suivant les dispositions de l'art. 323 du Code français (Voir *suprà*, lég. fr., p. 1154). L'art. 1651 ajoute : Quand plusieurs emprunts ont été faits dans le même voyage et dans le même port de relâche forcée, ils viennent sur le même rang et au marc le franc.

Si les marchandises affectées au prêt ont été chargées sur un navire autre que celui désigné au contrat, le prêteur ne supporte pas la perte survenue par fortune du mer, à moins qu'il ne soit prouvé que le changement de navire a eu lieu par force majeure (art. 1652).

Lorsque le contrat à la grosse sur marchandises laisse à l'emprunteur la faculté d'échanger ou de vendre les marchandises, à la condition d'en acheter d'autres pour compléter la cargaison, dans les ports où il fait échelle, les marchandises achetées ou échangées en remplacement des autres, sont affectées au prêt au même titre que les premières. Toutefois le contrat n'a d'effet qu'autant qu'il existe sur le navire, au moment du sinistre, une quantité de marchandises équivalente à la somme empruntée. — Hors ce cas, il n'est pas permis au capitaine, sous peine de responsabilité personnelle, de décharger, de mauvaise foi, des marchandises affectées à l'emprunt (art. 1654 et 1655).

La perte totale des objets affectés survenue par cas fortuit, dans le temps et dans le lieu des risques, libère l'emprunteur ; si l'emprunt a été fait en cours de voyage, c'est à dater du jour du contrat que les risques commencent à courir contre le prêteur (art. 1656).

Si l'emprunt a été fait sans que le contrat énonce pour quel voyage, le prêteur n'a pas droit au profit maritime ; car ce défaut de mention peut avoir pour effet de ne pas faire courir les risques contre lui, et le profit représente uniquement la rémunération de ces risques. Néanmoins le prêteur conserve son

privilége sur les objets affectés pour le capital et les intérêts légaux (art. 1657).

Les art. 1658 et 1659 du Code portugais reproduisent les art. 587 et 588 du Code hollandais, relativement à divers cas de responsabilité personnelle de l'emprunteur, quand la perte survient par le fait de celui-ci, ou par un vice propre, et relativement à la libération de l'emprunteur par suite de perte ou de prise (Voir *infrà*, Pays-Bas, p. 1182 et 1183).

Si la perte résultant du naufrage n'est pas totale, le prêteur a droit au remboursement du capital sur les effets sauvés et affectés au prêt, déduction faite des frais de sauvetage. Mais si la valeur des effets sauvés excède ce capital, le profit maritime est payé sur l'excédant. Si, dans le cas dont s'agit, l'objet affecté ne l'est que pour une partie, l'emprunteur et le prêteur viennent ensemble en concurrence sur le produit du sauvetage : le prêteur en proportion de la somme empruntée, et l'emprunteur en proportion de l'excédant de la valeur. — Le prêteur sur navire exerce son privilége tant sur les débris naufragés du corps du navire et des apparaux, que sur le fret des marchandises sauvées et même sur le fret acquis. — Si, au moment du sinistre, une partie des marchandises ou des objets affectés est à terre, la perte vient en diminution du gage du prêteur, et il conserve tous ses droits sur les objets débarqués. — Les marchandises sauvées et transportées sur un autre navire voyagent aux risques du prêteur. — Si le prêt à la grosse est fait à la fois sur navire et sur marchandises, et que l'un ou l'autre de ces objets périsse, le prêteur conserve son recours sur l'objet sauvé. — Lorsque, par suite d'échouement ou d'impossibilité de naviguer, les marchandises affectées subissent des avaries considérables, la perte, considérée comme sinistre majeur, est à la charge du prêteur (art. 1660 à 1664 et 1666).

L'art. 1667 du Code portugais impose à l'emprunteur l'obligation d'avertir le prêteur de tout sinistre maritime ou de toute saisie qui vient à frapper le navire ou les marchandises, dès que la nouvelle lui en est parvenue. Si, au moment du sinistre, de la prise ou de la saisie, le prêteur se trouve lui-même à bord, il est tenu, sous peine de dommages-intérêts, de faire, pour le recou-

vrement ou le sauvetage, toutes les diligences d'un bon administrateur.

Le prêteur à la grosse répond de la baraterie de patron, dans les mêmes termes et sous les mêmes conditions que l'assureur (Voir *suprà*, lég. fr.).

Les dispositions concernant le règlement des avaries et la responsabilité de l'assureur, en matière d'assurance, sont aussi applicables au contrat à la grosse (art. 1669 à 1671).

La police d'assurance des sommes prêtées à la grosse doit contenir, aux termes des art. 1713 et 1714, les mentions exprimées par les art. 607 et 608 du Code hollandais (Voir *infrà*, Pays-Bas, p. 1185). Mais l'art. 1714 ajoute, à la différence du droit français, que l'emprunteur peut faire assurer les sommes empruntées. La police d'une telle assurance doit indiquer expressément les risques à la charge du prêteur à la grosse et ceux qui restent pour le compte de l'emprunteur ; le contrat énonce, en outre, l'excédant de valeur de l'objet affecté au privilége et auquel ce privilége ne s'applique pas.

Le prêteur à la grosse peut faire assurer le capital prêté, lors même que l'emprunteur aurait déjà fait assurer les objets affectés à la garantie du prêt (art. 1715). Suivant l'art. 1716, et conformément au droit hollandais, si l'emprunt a été fait avant le départ et dans le seul intérêt de l'emprunteur, la disposition qui précède reçoit une exception : la somme prêtée ne peut faire l'objet d'une assurance au profit du prêteur ; mais celui-ci est subrogé aux droits de l'emprunteur, s'il est déjà assuré, contre l'assureur, jusqu'à concurrence du capital prêté.

L'assureur du prêt à la grosse ne répond pas de la fraude de l'emprunteur, à moins que la police ne contienne une convention expresse à cet égard. Ainsi le changement de voyage, par le fait de l'emprunteur et sans qu'il y ait force majeure, est une cause de nullité de l'assurance du prêt, et donne à l'assureur le droit de réclamer l'indemnité de demi pour cent. On peut néanmoins stipuler que l'assureur répond du fait et faute de l'emprunteur (art. 1783 et 1784).

Lorsqu'il y a contrat à la grosse et assurance sur le même

objet, le concours entre le prêteur à la grosse et l'assureur se règle, aux termes de l'art. 1665, suivant le principe établi par l'art. 331 du Code de commerce français (Voir *suprà*, lég. fr., p. 1156).

Pays-Bas. — *Formes du contrat à la grosse.* — Le contrat à la grosse doit contenir les mêmes mentions que celles énoncées dans l'art. 311 du Code de commerce français (Voir *suprà*, lég. fr., p. 1126) ; il est seulement ajouté par l'art. 370 qu'il doit indiquer, en outre, le jour et le lieu où l'emprunt a été fait.

Tout contrat à la grosse, fait dans le royaume des Pays-Bas, doit être enregistré, dans la huitaine de la signature, au greffe du tribunal d'arrondissement du lieu où il a été passé ; si l'emprunt a été fait dans le royaume, mais sur un navire étranger, l'enregistrement doit être fait dans les mêmes formes, indépendamment des conditions particulières auxquelles la loi étrangère peut soumettre le capitaine, pour la justification et la validité de l'emprunt. — A défaut d'enregistrement, le prêt ne serait qu'un prêt ordinaire, soumis aux conditions générales de la loi et ne conférant point de privilége ; par suite, l'emprunteur serait obligé personnellement envers le prêteur au paiement du principal et des intérêts légaux seulement, mais non au paiement du profit maritime qui excéderait l'intérêt légal (art. 571 et 572).

L'acte de prêt peut être à ordre et ainsi négociable par voie d'endossement (art. 573).

L'emprunt à la grosse peut être affecté : sur le corps du navire, sur les agrès et apparaux, sur l'armement et les victuailles ; sur les marchandises à bord, sur la totalité de ces objets conjointement ou sur une partie déterminée de chacun d'eux (art. 574). En ce qui concerne le fret à faire et le profit espéré, l'art. 578 du Code hollandais reproduit la prohibition énoncée dans l'art. 318 du Code de commerce français : il n'y a là qu'un prêt ordinaire. — Les loyers et salaires des gens de l'équipage ne peuvent pas davantage être affectés à la garantie du prêt à la grosse (art. 577). — Si le prêt à la grosse affecte le navire sans autre désignation, on comprend également dans le gage du prêt les agrès et apparaux, ainsi que l'armement (art. 575).

Si un emprunt à la grosse est fait sur marchandises, avant

que le voyage ne soit commencé, il doit en être fait mention sur les connaissements ainsi que sur le manifeste du chargement; les connaissements et le manifeste doivent indiquer, en outre, le nom de la personne à qui le capitaine est tenu de faire connaître son heureuse arrivée au lieu de destination. Si ces diverses mentions étaient omises, le consignataire qui, sur la foi du connaissement qui n'indiquerait pas l'emprunt, aurait fait des avances ou accepté des lettres de change, serait préféré au porteur de la lettre de grosse. Le capitaine qui ignore le nom de la personne à laquelle il doit faire connaître son arrivée, peut, à défaut de cette désignation, faire décharger les marchandises sans se rendre, par le défaut de déclaration, aucunement responsable envers le porteur de la lettre de grosse. Mais le capitaine serait personnellement responsable du paiement de la lettre de grosse, si, de mauvaise foi, il avait déchargé et délivré des marchandises affectées au prêt, au préjudice des droits du prêteur (art. 583 et 584).

Des personnes ayant qualité pour emprunter à la grosse. — Le capitaine est le mandataire des propriétaires du navire et des chargeurs pour contracter tous emprunts à la grosse, pour les besoins urgents et constatés, tant pour le salut du navire que pour celui des marchandises; mais ce droit est restreint, dans le cas où le navire se trouve dans le lieu de la demeure des propriétaires ou de leurs fondés de pouvoirs : le capitaine ne peut alors, sans leur autorisation spéciale, faire procéder aux réparations du navire ou au radoub, acheter des agrès ou apparaux, ni faire aucun emprunt à cet effet (art. 371). Mais il peut faire tous achats ou emprunts avec l'autorisation par écrit des propriétaires. A défaut de cette autorisation ou d'intervention des propriétaires dans l'acte, l'emprunt à la grosse fait par le capitaine dans le lieu de la demeure des propriétaires, ne confère au prêteur d'action et de privilége que sur la part d'intérêt que peut avoir le capitaine dans la propriété du navire ou sur le fret (art. 579). — Le capitaine qui, hors le cas d'urgence et de nécessité bien constatée, emprunte sur le corps, l'avitaillement ou l'équipement du navire, qui engage ou vend des marchandises ou des victuailles, qui suppose frauduleu-

sement des avaries ou des dépenses, est personnellement tenu, envers les armateurs, du remboursement des sommes ainsi empruntées ou du prix des objets engagés, vendus ou détournés, sans préjudice de l'action criminelle, s'il y a lieu (art. 375). — Mais, lorsque l'emprunt fait au lieu du domicile des propriétaires a été contracté régulièrement et dûment autorisé, les propriétaires du navire qui n'auraient pas fourni leur contingent pour l'armement et la mise en état du navire, après avoir été sommés à cet effet, sont obligés sur leurs parts d'intérêt dans la propriété du navire, au même titre que leurs copropriétaires qui ont approuvé l'emprunt (art. 380).

Si, pendant le voyage, le capitaine est obligé de faire procéder au radoub ou à la réparation du navire, d'acheter des victuailles, des voiles, cordages ou autres apparaux, ou de faire toutes autres dépenses d'absolue nécessité, et que l'éloignement du lieu du domicile des propriétaires du navire ou des marchandises ne lui permette pas de demander leurs ordres, il est suffisamment autorisé, après avoir fait constater l'urgence et la nécessité par un procès-verbal signé des principaux de l'équipage, de faire les réparations et achats indispensables. Toutefois le procès-verbal rédigé à bord doit être soumis au consul des Pays-Bas, et à son défaut, au juge compétent du lieu de relâche, qui autorise les opérations indispensables (art. 372).

Fraude et réticence. — Si l'emprunt à la grosse excède la valeur des objets affectés à la garantie du prêt, le prêteur peut demander la nullité du prêt, mais à charge par lui de prouver qu'il y a eu fraude de la part de l'emprunteur. Le contrat serait valable, s'il n'y avait aucune fraude, mais seulement jusqu'à concurrence de la valeur des objets affectés à l'emprunt. L'excédant, considéré comme un prêt ordinaire, est remboursé en capital et intérêts au taux légal.

Des risques à la charge du prêteur. — La somme prêtée ne peut être réclamée, si les objets sur lesquels le prêt à la grosse a été fait, sont entièrement perdus, ou pris et déclarés de bonne prise, et que la perte ou la prise soit arrivée par cas fortuit ou par force majeure, pendant le voyage pour lequel l'emprunt a été fait. Si une partie seulement des objets affectés en

gage est sauvée, le prêteur n'a de recours que jusqu'à concurrence de la valeur des objets sauvés, et non au delà. — Le prêteur à la grosse ne contribue aux avaries qu'à raison du dommage résultant de la perte et de la diminution, à moins qu'il n'y ait convention contraire. — Le prêteur à la grosse sur marchandises ne supporterait pas la perte des marchandises si, après que le navire sur lequel elles doivent être chargées a été désigné dans le contrat, le chargement a lieu sur un autre navire ; il en serait autrement si le changement de navire avait eu lieu par force majeure.

Si le temps des risques n'est point déterminé par le contrat, il court, à l'égard du navire, des agrès, apparaux, armement et victuailles, du jour que le navire a mis à la voile, jusqu'au jour où il est ancré ou amarré au port de destination. A l'égard des marchandises, si l'emprunt a eu lieu avant le départ, le temps des risques court du jour où elles ont été chargées dans le navire ou dans les gabarres pour les y porter ; et si l'emprunt a eu lieu en cours de voyage, du jour du contrat. Dans ces deux cas, le temps des risques finit au moment où les marchandises sont déchargées ou auraient dû l'être au port de destination.

Si le voyage pour lequel l'emprunt à la grosse a été contracté vient à être rompu, il n'y a plus qu'un prêt ordinaire, et le prêteur est en droit de réclamer le capital et les intérêts légaux, sans pouvoir prétendre au profit maritime, à moins que les objets affectés à la garantie du prêt n'aient déjà commencé à courir certains risques ; auquel cas le prêteur a droit au profit maritime, et non plus seulement aux intérêts légaux. — Si la destination du navire vient à être changée par le fait de l'emprunteur ou de son consentement, ou si le navire ou les marchandises sont détériorées ou diminuées par le fait, la fraude ou la négligence de l'emprunteur, ou si ces objets périssent par leur vice propre, le prêteur exerce son recours non plus seulement sur les objets affectés à la garantie du prêt, mais contre l'emprunteur personnellement, qui est alors tenu du remboursement du capital et du profit maritime, sans considérer la perte ou la diminution que peuvent avoir subi les objets affectés (art. 582 et 585 à 588).

L'emprunteur est aussi tenu d'une autre obligation établie par l'art. 590. Lorsque le navire ou les marchandises affectées éprouvent quelque sinistre, ou qu'ils sont capturés, l'emprunteur est tenu d'en donner immédiatement avis au prêteur, aussitôt que la nouvelle parvient à sa connaissance. — Enfin l'emprunteur est tenu, au même titre que l'assuré, de faire toutes diligences pour sauver les objets affectés, s'il est en mesure de le faire. Sa négligence, soit à transmettre l'avis du sinistre, soit à pourvoir au sauvetage et à la conservation, le rendrait passible de dommages-intérêts vis-à-vis du prêteur.

Du concours entre prêteurs à la grosse, et du concours entre prêteurs et assureurs. — L'ordre de préférence des emprunts à la grosse est réglé par l'art. 581 du Code hollandais, suivant les principes établis par l'art. 323 du Code de commerce français (Voir *suprà*, lég. fr., p. 1154); l'art. 581 ajoute : Les emprunts à la grosse contractés dans le même port de relâche forcée, pendant le même séjour et à l'occasion de la réparation des mêmes avaries ou pour le même objet, viennent en concurrence. — Celui qui paie des dettes pour lesquelles il existe un privilége qui prime un prêt à la grosse, est subrogé de plein droit au créancier primitif (art. 591).

Le concours entre les prêteurs à la grosse et les assureurs est réglé par les art. 609, 610 et 611. — Lorsque le navire ou les marchandises ne sont pas affectés au prêt pour la totalité de leur valeur, l'excédant peut faire l'objet d'un contrat d'assurance. Mais alors la loi pose une distinction : si l'emprunt a été contracté par nécessité et pour le salut du navire ou des marchandises, le prêteur à la grosse prime l'assureur; mais si l'emprunt à la grosse a été fait avant le départ, le prêteur à la grosse et l'assureur partagent, dans le cas où l'assuré fait délaissement à l'assureur, le produit du sauvetage, chacun en proportion de ses intérêts. — Lorsque l'emprunt est fait sans nécessité et dans le seul intérêt de l'emprunteur, sur un navire ou des marchandises déjà assurées, le prêteur est subrogé aux droits que l'emprunteur assuré peut avoir contre l'assureur, jusqu'à concurrence de la somme prêtée; mais le prêteur n'est pas admis, dans ce cas, à faire assurer spécialement le capital prêté. Cependant, si le prêteur a ignoré l'existence du contrat d'assurance et qu'il puisse

l'affirmer sous serment, et que, dans cette ignorance, il ait fait assurer le capital prêté à la grosse, les assureurs du capital prêté à la grosse ne sont pas libérés par le fait de l'existence de la première assurance; mais l'assuré est tenu de les subroger dans tous les droits qu'il peut avoir sur les assureurs du navire ou des marchandises. Si le prêteur, au lieu d'exercer son recours contre l'assureur du capital prêté à la grosse, l'exerce directement contre les assureurs du navire ou des marchandises, les assureurs de la somme prêtée sont valablement libérés par la restitution de la prime, sauf le paiement par l'assuré du demi pour cent de la somme assurée ou de la moitié de la prime, si elle ne s'élève pas en entier à un pour cent de la somme assurée.

De l'assurance des sommes prêtées à la grosse. — La police d'assurance des sommes prêtées à la grosse doit exprimer particulièrement le capital prêté et le profit maritime; si le profit maritime n'y était pas énoncé, l'assurance ne comprendrait que le capital. La police d'assurance doit contenir, en outre, dans ce cas spécial : le nom de l'emprunteur, que ce soit le capitaine ou tout autre; le nom du capitaine et celui du navire pour le voyage duquel l'emprunt a été contracté; la destination du navire; l'indication de l'emploi des sommes prêtées pour le radoub ou toutes autres réparations du navire, et la mention si ces réparations ont été faites au lieu du chargement ou dans un port de relâche (art. 607 et 608).

Nous avons vu plus haut, sur les art. 609 à 611, que le capitaine pouvait faire assurer le capital prêté et le profit maritime, lors même que les objets affectés à l'emprunt auraient déjà été assurés par l'emprunteur (voir *suprà*, p. 1184).

L'assureur du prêt à la grosse ne répond pas du sinistre survenu par la fraude de l'emprunteur, à moins qu'il n'y ait stipulation contraire. Par suite, le changement de voyage par le fait de l'emprunteur et sans qu'il y ait force majeure, fait cesser l'assurance sur le prêt, à moins qu'il n'y ait stipulation contraire dans la police; et dans ce cas, l'assureur a droit au demi pour cent de la somme assurée (art. 659 et 660).

Allemagne. — *Quelles sont les personnes qui peuvent emprunter à la grosse, et sous quelles conditions?* — Le contrat à la grosse est

ainsi défini par le Code général allemand : Le contrat à la grosse, dans l'esprit du présent Code, est une opération de prêt contractée par le capitaine, en vertu des pouvoirs que lui confère le présent Code, et par laquelle on affecte en garantie, outre le profit maritime convenu, le navire, le fret et la cargaison en tout ou en partie, de telle sorte que le créancier ne puisse exercer ses droits que sur les objets affectés à la garantie, après l'arrivée du navire au lieu où finit le voyage.

L'emprunt à la grosse peut être contracté soit par l'armateur, soit par le capitaine, mandataire de l'armateur. Mais comment se règle le droit de contracter l'emprunt, lorsque le navire appartient à plusieurs copropriétaires? Ce cas est prévu par les art. 458 et suivants du Code allemand : — Les questions intéressant l'armement collectif se règlent d'après les décisions des copropriétaires. Les décisions sont prises à la majorité des voix, et les voix se comptent d'après la qualité des parts d'intérêt. La majorité est acquise à une décision, lorsque plus de la moitié du bâtiment appartient à la personne ou aux personnes qui ont voté pour la décision. L'unanimité des copropriétaires est requise pour les décisions tendant à modifier le contrat de l'armement collectif, ou qui seraient contraires ou étrangères aux clauses du contrat et au but de l'armement. Le plus souvent les copropriétaires nomment un directeur gérant de navire, qui est leur fondé de pouvoirs ; mais ce gérant ne peut faire aucun emprunt, sans une autorisation spéciale, et cette autorisation est donnée à la majorité des voix, comme nous l'avons dit plus haut. — Les actes conclus par le directeur gérant, dans les limites de ses attributions, engagent tous les copropriétaires, vis-à-vis des tiers, lors même que l'opération serait faite sans que le gérant désignât les intéressés au nom desquels il agirait. Il y a plus, les copropriétaires ne peuvent opposer à un tiers aucune clause restrictive des attributions du gérant, s'ils ne justifient que le tiers avait connaissance de cette restriction. Tels sont les principes généraux en cette matière.

Les art. 496 et suivants déterminent les pouvoirs du capitaine, agissant comme mandataire de l'armateur. Dès que le bâtiment a quitté le port de départ, et qu'il se trouve en cours de voyage,

le capitaine a qualité suffisante pour faire tous actes et toutes opérations concernant l'armement, l'équipement, l'approvisionnement et la conservation du navire, et généralement tout ce qui est nécessaire pour l'accomplissement du voyage. Toutefois il ne peut contracter des emprunts, vendre à crédit, ni faire des opérations de change ou de crédit, que si la continuation du voyage ou la conservation du navire rend ces opérations indispensables, et seulement jusqu'à concurrence des besoins. Il ne peut notamment emprunter à la grosse qu'en cas d'absolue nécessité pour l'accomplissement du voyage, et seulement dans les limites du strict nécessaire. — La validité de l'emprunt est indépendante de l'emploi fait des deniers, de l'opportunité du choix fait entre plusieurs opérations de crédit, ou du fait que le capitaine avait entre les mains les fonds nécessaires pour pourvoir à tous les besoins, à moins qu'on ne prouve que le prêteur, connaissant ces faits, était de mauvaise foi en consentant au prêt sans nécessité. — Le capitaine ne peut, en dehors de l'emprunt à la grosse, engager le crédit personnel de l'armateur, sans une procuration spéciale; ainsi des instructions conçues en termes généraux ne suffiraient pas. — Sous ces conditions, le capitaine engage l'armateur vis-à-vis des tiers avec lesquels il contracte, que l'armateur ait été désigné ou non. Mais il ne s'oblige personnellement que quand il se porte expressément garant ou qu'il outrepasse ses instructions: ainsi sa responsabilité personnelle est engagée, s'il néglige de tenir l'armateur au courant de tous les événements de mer qui surviennent et de toutes les opérations qu'il peut conclure, soit pour la continuation du voyage, soit pour la conservation du navire; il est encore responsable, s'il entreprend, sans nécessité absolue, des radoubs, s'il fait des provisions au delà de ses besoins; enfin il est responsable si, ayant le choix entre un emprunt à la grosse ou la vente d'apparaux ou de provisions dont il peut se passer, il n'a pas recours à la mesure la moins préjudiciable à l'armateur.

Le capitaine est aussi le mandataire des chargeurs, et peut, aux termes de l'art. 504, emprunter à la grosse sur les marchandises ou même en vendre une partie afin de se procurer les ressources nécessaires pour les conserver ou en faire la réexpédition. En

règle générale, le capitaine doit veiller de son mieux au salut de la cargaison, et provoquer, autant qu'il le peut, toutes instructions des chargeurs et s'y conformer; il a tous pouvoirs pour exercer la revendication en cas d'arrêt, de capture ou de saisie. Le capitaine engage aussi valablement les marchandises par un emprunt à la grosse, lorsque cela est nécessaire pour la continuation du voyage; mais, lorsqu'il a le choix entre les diverses mesures à prendre, il doit choisir celles qui occasionnent le préjudice le moins grave aux intéressés. Ainsi, lorsqu'il n'est survenu que des avaries particulières, le capitaine ne peut engager la cargaison par un emprunt à la grosse ou vendre une partie de la cargaison, que lorsqu'il ne peut subvenir aux besoins d'aucune autre manière, ou qu'autant que l'emploi de tout autre moyen entraînerait un dommage plus considérable pour l'armateur. En tout cas, il ne peut engager la cargaison qu'en engageant en même temps le navire et le fret. Il doit toujours préférer l'emprunt à la grosse à la vente, à moins que l'emprunt n'entraîne un dommage plus considérable pour l'armateur. Dans le cas dont nous parlons, l'affectation de la cargaison à un emprunt à la grosse, sa vente ou son emploi pour les besoins de la navigation est considéré comme fait pour le compte de l'armateur.

L'emprunt à la grosse ne peut être contracté par le capitaine que s'il est autorisé dans les formes réglées par l'art. 606. Le capitaine est valablement autorisé à contracter un emprunt à la grosse, lorsque sa nécessité a été dûment constatée par le consul du pays ou son gérant, et à son défaut, par le tribunal *du lieu* où doit être fait l'emprunt, ou par toute autre autorité compétente, ou enfin par les officiers du bord. La preuve du défaut de nécessité est toujours réservée.

L'art. 681 détermine les cas dans lesquels l'emprunt à la grosse est justifié; ce sont les suivants: 1° pendant le séjour du navire dans un port autre que le port d'attache, à l'effet d'achever le voyage; 2° en cours de voyage, dans l'intérêt des chargeurs, pour la conservation ou la réexpédition des marchandises. Dans ce dernier cas, le capitaine peut n'engager que la cargaison seulement; mais dans tous les autres cas, l'emprunt étant fait dans l'intérêt de l'armateur, le capitaine ne peut engager la cargaison

sans engager en même temps le navire et le fret, ainsi que nous l'avons déjà vu ci-dessus. — Si le contrat d'emprunt sur le navire ne fait pas mention du fret, celui-ci n'est point compris dans le prêt; mais si le navire et la cargaison sont affectés conjointement, le fret est compris de plein droit dans l'engagement. — Le fret ne peut être engagé à la grosse que tant qu'il n'est pas encore soustrait aux risques maritimes. En effet le profit maritime attaché à l'emprunt à la grosse étant le prix du risque, il ne peut y avoir un emprunt à la grosse valable, si le risque n'existe plus, par exemple, si le navire est arrivé au port de destination et qu'il y ait lieu à emprunter pour réparation d'avaries survenues en cours de voyage. Par contre, le fret afférent à une partie de voyage non encore commencée peut être l'objet d'un contrat à la grosse. — L'emprunt contracté par le capitaine, en dehors des cas et des conditions prévues par l'art. 681, est un emprunt ordinaire, soumis aux règles du droit commun; aussi, d'après l'art. 701, les lois particulières de chaque État déterminent les règles à suivre pour ces emprunts improprement dits emprunts à la grosse.

Les art. 479 et 693 imposent au capitaine, après la conclusion de l'emprunt à la grosse, certains devoirs envers le prêteur dont il devient le mandataire à raison de la conservation du gage, au même titre qu'il est le mandataire de l'armateur et des chargeurs. Ainsi il doit veiller à la garde et à la conservation des objets engagés à la grosse; il ne peut, sans motifs urgents, entreprendre quoi que ce soit de nature à augmenter les risques mis par le contrat à la charge du prêteur, ni modifier ces risques. Faute par le capitaine de se conformer à ces prescriptions, il est tenu de dommages-intérêts envers le prêteur.

Nous avons vu que le capitaine avait le choix, au mieux des intérêts de ses mandants, de contracter un emprunt ou de vendre partie de la cargaison. Mais il peut aussi se trouver dans la nécessité de vendre le navire. Toutefois il ne doit recourir à cette vente qu'en cas de nécessité absolue, constatée par le tribunal, et après expertise constatant l'état d'innavigabilité du navire.

Des formes du contrat à la grosse et de ses effets. — Tout contrat à la grosse doit être rédigé par écrit. Faute par le capitaine de

se conformer à cette prescription, le prêt à la grosse est considéré comme une avance faite pour les réparations ou les besoins urgents du navire, et devient exigible dans les conditions ordinaires de ces sortes d'avances (art. 683). — En dehors des mentions essentielles qui doivent être insérées dans le contrat à la grosse, et sans lesquelles on n'y trouverait pas les éléments constitutifs de ce contrat, l'art. 684 indique les mentions dont le prêteur peut exiger l'insertion dans l'acte de prêt; ce sont : 1° Le nom du prêteur; — 2° Le montant en principal du prêt; — 3° Le profit maritime et l'ensemble des sommes à payer au prêteur; — 4° La désignation des objets affectés au prêt; — 5° La désignation du navire et du capitaine; — 6° Le voyage pour lequel le prêt a été fait; — 7° L'époque du remboursement de la somme prêtée; — 8° Le lieu où le remboursement doit être effectué; — 9° La qualification expresse, dans l'acte, de *contrat à la grosse*, ou la déclaration portant que la dette a été *contractée à la grosse*, ou toute autre énonciation précisant formellement le caractère du contrat passé; — 10° Les circonstances qui ont nécessité l'emprunt à la grosse; — 11° Le jour et le lieu où l'acte a été passé; — 12° La signature du capitaine. Cette signature doit être légalisée, si le prêteur l'exige.

Le taux du profit maritime est entièrement abandonné à la volonté des parties. A défaut de stipulation contraire, les intérêts du capital prêté sont compris dans le profit maritime (art. 682).

A moins de stipulation contraire, le contrat à la grosse doit être, à la demande du prêteur, libellé *à l'ordre de celui-ci* ou simplement à *ordre;* et dans ce dernier cas, l'ordre est censé être celui du prêteur (art. 685). L'exception que le capitaine n'était point fondé à conclure l'emprunt, est opposable au porteur par le propriétaire des objets affectés. — Le prêteur à la grosse peut aussi exiger que l'acte soit rédigé en plusieurs exemplaires; chacun de ces exemplaires doit mentionner combien il en a été dressé. Le remboursement du capital prêté ne peut être refusé, à son échéance, au porteur de la lettre de grosse, qui justifie d'un endossement régulier; et ce remboursement peut être exigé sur la production d'un seul exemplaire sur lequel il est

donné quittance et décharge du paiement. — Si le contrat n'en dispose autrement, le prêt à la grosse doit être remboursé au port de destination du voyage pour lequel le contrat a été fait, et dans la huitaine de l'arrivée dans ce port. A partir de ce jour, les intérêts commerciaux courent de plein droit, tant pour l'ensemble des sommes prêtées que pour le profit maritime. Toutefois les intérêts ne courent pas ainsi de plein droit pour le profit maritime, s'il a été stipulé à temps, par mois, par semaine, ou par jour; mais les intérêts courent pour le capital prêté, jusqu'au jour du remboursement (art. 687 à 689).

S'il a été contracté plusieurs emprunts à la grosse sur le même objet, l'emprunteur n'est pas autorisé à faire le paiement de l'un d'eux; mais il se libère en faisant le dépôt judiciaire de ce qu'il doit ou en remettant la somme en mains sûres. Les porteurs de lettres de grosse doivent être informés, au fur et à mesure qu'ils se présentent, des motifs du dépôt. — Si le dépôt n'est pas fait en justice, le déposant peut le faire constater, en énonçant les motifs qui l'ont rendu nécessaire, par acte public, et déduire de la somme remboursée le montant des frais de l'acte de dépôt (art 490).

Le prêteur à la grosse ne supporte ni les avaries communes ni les avaries particulières; mais il supporte le dommage résultant de ce que, par suite d'avaries de l'une ou de l'autre nature, la valeur des objets engagés est insuffisante pour le désintéresser. — Tous les objets affectés à la garantie de l'emprunt sont solidairement engagés, de telle sorte que le prêteur peut, même avant l'échéance et dès l'arrivée du navire au port de destination, requérir la saisie-arrêt de tous les objets engagés (art. 691 et 692).

Les art. 694 à 696 contiennent des dispositions relatives à certaines obligations du capitaine vie-à-vis du prêteur. Ainsi le capitaine est tenu de ne rien faire volontairement pour augmenter les risques ou en modifier la nature; il doit aussi veiller à la conservation du gage du prêteur et des droits qui y sont attachés. Ainsi, lorsque le capitaine a arbitrairement modifié le voyage désigné dans le contrat, lorsqu'il s'est écarté de la route naturelle, ou lorsqu'après l'achèvement du voyage désigné, il a exposé les objets engagés à de nouveaux risques, en prolongeant le voyage,

sans que ce fait soit justifié par l'intérêt du prêteur, on décide, dans ces divers cas, que le capitaine est civilement responsable vis-à-vis du prêteur, jusqu'à concurrence de la somme nécessaire pour parfaire la créance dudit prêteur, à moins toutefois que le capitaine ne justifie que le changement de voyage ou de route et le défaut d'événements de mer n'ont produit aucune avarie ni aucun préjudice qui ait diminué le gage du prêteur.

Le capitaine qui ferait la délivrance au destinataire de tout ou partie des objets affectés à l'emprunt, sans avoir préalablement remboursé le prêteur ou sans lui avoir donné des garanties, serait personnellement responsable, envers le prêteur, des sommes représentées par la valeur des objets ainsi délivrés. On présume, jusqu'à preuve contraire, que les objets délivrés auraient suffi pour le remboursement intégral du prêteur.

Nous avons vu, au paragraphe précédent, sur les art. 479 et 693, les dispositions applicables, lorsque le capitaine qui a préjudicié aux droits du prêteur par les moyens que nous venons d'indiquer, a ainsi agi en se conformant aux instructions de l'armateur.

Les art. 697 et 698 règlent le recours du prêteur à défaut de paiement à l'échéance. Le prêteur peut alors requérir du tribunal compétent la vente publique du navire et de la cargaison, et la consignation du fret affecté en gage. L'action est dirigée, en ce qui concerne la cargaison, contre le capitaine, tant que les marchandises n'ont pas été délivrées au destinataire; et après cette délivrance, contre le destinataire lui-même ou contre celui qui détient l'objet en dépôt pour son compte. Nous avons vu, toutefois, que le prêteur ne pouvait exercer de recours contre un tiers acquéreur de bonne foi. Le destinataire qui, lors de la réception des objets, avait connaissance de la créance dont ils étaient grevés au profit du prêteur, reste personnellement tenu, envers le prêteur, jusqu'à concurrence de la valeur des objets au moment de leur délivrance, en tant que le prêteur eût pu être payé sur ces objets, si la délivrance n'avait pas eu lieu.

L'art. 699 prévoit le cas où l'entreprise est abandonnée avant le voyage commencé. Le prêteur peut alors exiger le remboursement immédiat du capital prêté au lieu où le contrat a été conclu;

il doit, toutefois, consentir à ce que le profit maritime soit réduit proportionnellement aux risques qui restaient à courir. La proportion entre les risques courus et les risques éventuels qui ont été épargnés sert ainsi plus particulièrement à déterminer le taux de la réduction. — Si le voyage pour lequel l'emprunt a été fait finit dans un port de destination autre que celui désigné dans le contrat, le capital prêté devient exigible sans déduction du profit maritime, parce qu'on présume que tous les risques dont le profit était l'équivalent ont été courus. Le paiement peut alors être demandé après l'expiration du terme convenu, ou à défaut de convention à cet égard, après la huitaine de l'arrivée dans le port, comme il est dit en l'art. 688. — Si le voyage est entièrement accompli, l'échéance court à partir du jour de l'achèvement du voyage.

Les règles que nous venons d'établir dans le présent paragraphe et dans le précédent, relativement à la responsabilité du capitaine, s'appliquent également lorsque le capitaine est copropriétaire ou seul propriétaire du navire, ou propriétaire de tout ou partie de la cargaison, ou même propriétaire du navire et de la cargaison; enfin elles s'appliquent lors même que le propriétaire se serait conformé aux instructions des intéressés.

De l'assurance du capital prêté et du profit maritime. — Le capital prêté à la grosse et même le profit maritime peuvent faire l'objet du contrat d'assurance. Si, dans le contrat d'assurance, on a omis d'indiquer les objets affectés comme gage du prêt, on présume que l'affectation porte sur le navire, le fret et la cargaison, et l'assurance est faite sur tous ces objets. Il se peut, néanmoins, que le navire, le fret et la cargaison ne soient affectés qu'en partie à la garantie du prêt; dans ce cas, l'assureur à qui ne doit pas préjudicier la réticence de l'assuré, a seul le droit d'invoquer la présente disposition, et en cas de sinistre majeur, d'appliquer le délaissement à la totalité; mais l'assuré, de son côté, ne peut exiger l'indemnité d'avaries que pour les objets réellement engagés (art. 807).

Nous examinerons ci-après, au chapitre *Des priviléges et de l'hypothèque maritime*, les dispositions du Code général allemand sur le concours des prêteurs à la grosse avec les autres créanciers privilégiés.

Autriche. — Nous renvoyons à ce que nous avons dit au chapitre 1er, relativement au Droit maritime autrichien (voir *suprà*, p. 564).

L'art. 35, chap. III, de l'ordonnance ne 1774 dispose : En cours de voyage, le capitaine ne peut faire réparer le navire, ni emprunter en son nom personnel, ni hypothéquer le navire ou aliéner les agrès et apparaux, à moins qu'il ne soit expressément et spécialement autorisé à cet effet des armateurs ou de leurs fondés de pouvoirs, ou à moins qu'il n'y ait nécessité urgente et justifiée. Dans ce dernier cas, le capitaine doit consulter les officiers, consigner leur avis sur le livre de bord et en informer les armateurs, dans le plus bref délai. Mais le capitaine ne peut jamais, en aucun cas, vendre le navire sans le consentement exprès des propriétaires; et en cas de nécessité extrême, il doit s'adresser au consul autrichien du port de relâche pour obtenir, par son intermédiaire, les conditions les moins onéreuses.

Angleterre. — Le contrat à la grosse est défini par les auteurs : un contrat par lequel le propriétaire ou le capitaine d'un navire emprunte de l'argent pour accomplir son voyage, en affectant le corps ou quille du navire à la garantie du remboursement, et sous cette condition que si le navire vient à périr, le prêteur perd entièrement ce qu'il a prêté, et que si le navire arrive à bon port, le prêteur recouvre le capital prêté, en sus du profit maritime stipulé, quel que soit le taux du profit.

Le contrat à la grosse est fait par écrit, sans être assujetti à des formes particulières; il est fait quelquefois sous forme de vente à réméré. Il im porte, toutefois, d'apporter d'autant plus de soin à la rédaction des clauses de l'acte, que les tribunaux ne suppléent jamais aux conventions écrites, par l'intention présumée des parties, et qu'ils appliquent seulement les usages constants.

Il n'est pas nécessaire, pour la validité du prêt à la grosse, que des objets y soient réellement affectés; il est seulement nécessaire que ces objets soient la cause déterminante du contrat qui peut revêtir ainsi, par le défaut d'intérêt, le caractère du pari. Ainsi il suffit que le contrat ait pour cause les risques d'un voyage maritime auxquels sont exposés soit un navire, soit des mar-

chandises, sans que l'emprunteur soit tenu de justifier d'un intérêt sur le navire ou sur les marchandises. Le prêt et la stipulation d'un profit maritime sont donc réguliers, sous la seule condition que tel voyage s'accomplira heureusement. C'est un véritable pari que ne tolèrent pas les autres législateurs. — Toutefois les contrats de cette nature ne sont pas permis dans le trafic avec les Indes Orientales : on ne peut emprunter à la grosse, pour un voyage dans ces colonies, que sur corps et facultés ou sur l'un et l'autre de ces objets ; on peut aussi emprunter sur le fret.

D'autres conditions sont imposées par la loi : le prêt à la grosse ne doit pas excéder la valeur de l'objet affecté. On ne pourrait stipuler que le remboursement n'aurait lieu qu'en cas d'heureuse arrivée du navire. Enfin un emprunt à la grosse est absolument interdit, en Angleterre, aux bâtiments étrangers qui se rendent dans l'un des ports des Indes Orientales (Stat. 9, Georges II, ch. XXXVII, § 5 ; Stat. 7, Georges II, XXI, § 2).

Quant à la détermination du profit maritime, elle n'est soumise à aucune restriction, quelle que soit la disproportion qui existerait entre la somme empruntée et la valeur réelle de la chose affectée.

La loi anglaise reconnaît deux sortes de contrats à la grosse : celui qui a pour objet les besoins du navire et auquel le navire est affecté en gage, et celui qui est fait sur marchandises ; le premier de ces contrats s'appelle *bottomry*, et le second *respondentia*. — Par le contrat de *bottomry*, l'emprunteur s'oblige, en cas d'heureuse arrivée du navire au lieu de destination, à rembourser au prêteur la somme prêtée, avec le profit stipulé.

Le navire est affecté hypothécairement à l'exécution du contrat, de la part de l'emprunteur. Le navire, le fret et les marchandises peuvent être ainsi affectés à la garantie du paiement. — L'hypothèque est soumise à l'enregistrement ; la date établit une priorité entre les hypothèques. Si un créancier hypothécaire requiert la vente du navire, et que des créanciers antérieurs s'y opposent, il ne peut être procédé à la vente que sur l'autorisation de la cour compétente. Les hypothèques sont susceptibles de transfert. Les registres d'enregistrement sont ouverts au

public, moyennant un droit de un shelling (Voir *infrd*, 4e partie, chap. II, *Des privilég. et de l'hyp. marit.*).

Le caractère essentiel du contrat à la grosse, c'est que le remboursement dépende de la réalisation de certains risques maritimes, de telle sorte que l'emprunteur soit libéré, si l'objet affecté vient à périr ou si le navire vient à être pris par l'ennemi. En cas de prise, sans espoir de retour, le prêteur perd son recours; mais il ne contribue en rien aux avaries communes. Si, au contraire, le navire rentre au port, l'emprunteur est tenu du remboursement; mais le prêteur répond des avaries communes.

Le contrat à la grosse peut être transféré par voie d'endossement; mais le porteur doit faire opérer le transfert régulier de l'hypothèque, pour l'exercice de ses priviléges.

L'emprunt sur navire doit être consenti soit par le propriétaire, soit par le capitaine. En règle générale, le capitaine ne peut emprunter à la grosse dans le lieu où réside l'un des propriétaires du navire; il lui est même ordinairement prescrit de n'emprunter que dans les ports étrangers, et sous certaines conditions. Même à l'étranger, il lui serait encore interdit d'emprunter, s'il pouvait correspondre avec ses armateurs. Néanmoins la présence ou l'absence des propriétaires ne saurait influer sur la validité de l'emprunt. En pays étranger, l'emprunt est justifié s'il est prouvé qu'il était nécessaire, et en outre, qu'il était impossible au capitaine de se procurer des fonds, en escomptant le crédit personnel des propriétaires du navire. La cour d'Amirauté a prononcé la réduction d'emprunts à la grosse et du profit qui y était attaché, sur ce motif que le capitaine aurait pu se procurer des fonds d'une autre manière. En principe, la circonstance de nécessité est laissée à l'entière appréciation de la cour d'Amirauté, qui supplée à l'insuffisance des garanties légales en faveur des autres créanciers, en n'admettant pas trop facilement le privilége attaché à l'emprunt à la grosse et primant toutes les autres créances dont le navire est le gage naturel. Par suite, on n'admet pas que la contribution à des avaries communes puisse devenir la cause d'un emprunt à la grosse. — En principe, il est du devoir du prêteur de faire les recherches

nécessaires pour s'assurer qu'il y a bien nécessité d'emprunter ; mais il n'est pas tenu de contrôler l'emploi de la somme empruntée. Le prêt ne serait nul qu'autant qu'il serait prouvé que le prêteur aurait voulu aider l'emprunteur dans des projets ou des spéculations personnelles. Il a été jugé, notamment, que le prêt à la grosse était nul, s'il avait lieu par suite de la menace faite à l'emprunteur de suspendre des fournitures qui lui étaient faites auparavant sur son crédit personnel.

Le capitaine qui emprunte à la grosse ne peut affecter à la garantie du prêt le crédit personnel du propriétaire, outre le gage conféré au prêteur sur les objets affectés. En effet, ce serait faire disparaître tous risques pour le prêteur ; or, il est de l'essence du contrat à la grosse que le prêteur supporte certains risques de mer. Néanmoins il est admis qu'un emprunt à la grosse puisse être fait comme garantie accessoire de traites tirées sur les propriétaires, à raison de prêt d'argent ou de fourniture.

Il n'y a pas de formes spéciales pour le contrat à la grosse ; mais on admet généralement que ce contrat doive mentionner : la cause de l'emprunt, la somme prêtée, le profit, la désignation du navire, les risques à la charge du prêteur, et enfin les objets affectés à la garantie. Il n'est pas nécessaire que l'acte énonce expressément que le prêteur se charge des risques du voyage ; il suffit que cela résulte des termes de l'acte.

Le contrat de grosse est soumis aut imbre proportionnel de un shelling 3 d., s'il n'excède pas 50 livres ; à celui de 2 shellings 6 d., au-dessus de 50 livres jusqu'à 100 ; et ainsi de suite dans la même proportion.

S'il y a plusieurs emprunts à la grosse, les derniers sont préférés aux premiers, quand même il n'y aurait qu'une courte différence de date. Néanmoins les emprunts viennent en concours au même rang, s'ils ont le même objet, soit l'armement du navire avant le départ, soit des réparations faites dans le même temps, en cours de voyage.

L'emprunt à la grosse est résolu, si le contrat est rompu par le fait de l'emprunteur, par exemple, s'il y a rupture du voyage, déroutement, etc ; et lorsqu'il s'agit d'un prêt sur marchandises,

si elles ont été chargées sur un autre navire que celui qui a été désigné dans le contrat, ou s'il leur a été substitué d'autres marchandises, ou si les marchandises sont de contrebande. — Quand le contrat est ainsi résolu, le prêteur est en droit d'exiger la restitution de son capital avec les intérêts, sans préjudice de dommages-intérêts.

A défaut de stipulation, les risques commencent, pour le prêteur, du moment où le navire met à la voile, et ils cessent du moment où il a jeté l'ancre au port de destination. — A l'égard des marchandises, les risques commencent dès l'instant où elles sont embarquées, et ils finissent lors de leur déchargement. — Si le contrat détermine le temps et le lieu des risques, l'emprunteur n'est déchargé du remboursement, en cas de sinistre, qu'autant que les choses ont péri dans le temps et au lieu des risques.

Les intérêts du capital prêté ne courent pas de plein droit du jour où ce capital devient exigible, à moins que l'emprunteur n'ait rendu ce capital exigible par l'inaccomplissement des conditions du contrat, ou qu'il n'ait occasionné des retards inutiles.

La faculté, pour l'emprunteur, de se libérer par l'abandon de la chose affectée, lorsqu'elle a été l'objet d'un sinistre, n'existe pas en droit anglais, ou du moins nous ne trouvons qu'un seul cas où ce mode de libération puisse être admis par le juge : c'est lorsque les chargeurs ont à se plaindre de la faute du capitaine. Cette disposition résulte d'un bill de 1813.

Du reste, le droit, pour l'emprunteur, de se libérer par l'abandon, ne se justifierait pas en droit anglais comme en droit français. En effet, la loi anglaise n'admet pas, de même que la loi française, le délaissement à l'assureur pour perte des trois quarts ; il n'y a lieu à délaissement qu'en cas de perte totale. Appliquant ce principe au contrat à la grosse, on ne voit pas qu'il y ait jamais lieu à l'abandon, l'emprunteur étant libéré de plein droit par la perte totale.

La perte, en cas de prise, est à la charge du prêteur; mais s'il y a simple arrêt du navire, et que par suite l'emprunt n'ait pas été remboursé au temps convenu, la haute cour d'Amirauté

peut ordonner la vente publique du navire pour rembourser l'emprunt et les frais; mais, dans ce cas, le porteur n'a pas d'action personnelle contre l'emprunteur, et il n'exerce son recours que sur les objets affectés et jusqu'à concurrence de leur valeur.

En ce qui concerne les actions et la compétence, nous renvoyons à ce que nous avons dit plus haut aux chapitres IX, XI et XII (voir *infrà*, Angl., p. 929, 1056 et 1112).

Le capital prêté à la grosse sur navire ou sur marchandises peut faire l'objet d'une assurance, d'après le statut 19, Georges II, c. XXXVIII; mais le profit maritime ne peut être valablement assuré.

Danemark. — Le capitaine n'a pas pouvoir d'emprunter à la grosse dans le lieu où résident les propriétaires du navire, sans leur autorisation spéciale; mais s'il est lui-même copropriétaire, il peut emprunter jusqu'à concurrence de sa part dans le navire; le prêteur d'une somme qui excéderait cette part n'aurait d'action que contre le capitaine. Celui-ci, s'il est autorisé des propriétaires, doit aussi ne jamais excéder ses pouvoirs ni emprunter au delà de la somme fixée. — S'il empruntait à la grosse hors le cas d'urgence, de même que s'il déroutait pour relâcher dans un autre port que celui pour lequel il était affrété, ou s'il vendait le navire ou prenait la fuite, il serait, dans ces divers cas, tenu de la réparation du préjudice causé par sa faute, et serait puni, en outre, des peines portées par la loi.

Lorsque le navire est en cours de voyage, en pays étranger, le capitaine est autorisé à emprunter à la grosse pour la réparation des avaries ou pour les besoins du navire; il peut aussi emprunter pour compléter sa cargaison; mais il ne doit recourir à l'emprunt qu'autant qu'il n'a pas entre les mains de fonds suffisants, et qu'il ne peut s'en procurer en souscrivant des lettres de change. Toutefois il ne peut être autorisé à emprunter à la grosse qu'après avoir fait constater l'urgence de l'emprunt par trois hommes de son équipage. Ainsi autorisé, il peut engager par un emprunt le fret et les apparaux du navire. Une loi du 16 décembre 1840 porte que l'emprunt à la grosse, contracté par le propriétaire, n'est valable qu'autant que la nécessité en est parfaitement constatée.

Lorsque cette nécessité existe, le capitaine n'est pas seulement autorisé à emprunter à la grosse ; il peut même, s'il manque de vivres ou autres choses, et qu'il ne puisse se procurer des fonds même en tirant sur ses armateurs, vendre les marchandises, mais seulement jusqu'à concurrence des besoins du voyage. Il est tenu compte de la valeur de ces marchandises à leur propriétaire, suivant leur estimation au lieu de destination, déduction faite du fret.

La loi danoise, à l'exemple de la loi anglaise, distingue deux sortes de prêts privilégiés sur le navire, le fret ou la cargaison, à savoir le prêt *at bottomry* et le prêt *at respondentia*, mais, dans la loi danoise, ces deux contrats présentent des caractères qu'ils n'ont pas en droit anglais. En effet, en Angleterre, le prêt *at bottomry* est celui qui affecte le navire engagé hypothécairement ; tandis que le prêt *at respondentia* s'applique plus particulièrement aux marchandises qui ne sont pas susceptibles d'hypothèque. En droit danois, les deux sortes de prêt affectent également le navire et le fret ou les marchandises ; mais les effets en sont différents en ce que le prêt *at bottomry*, qui est le prêt à la grosse proprement dit, crée à l'égard des prêteurs entre eux, certains droits de préférence pour l'exercice de leur privilége ; tandis que les prêteurs sur *respondentia* sont colloqués après les prêteurs à la grosse et les autres créanciers privilégiés, de telle sorte qu'ils n'ont qu'un privilége du dernier rang. De plus, les prêteurs sur *respondentia* n'ont aucun droit de priorité entre eux. La raison de cette préférence accordée au prêt *at bottomry* est fondée, en droit danois, sur ce principe que le prêt *at bottomry* n'est autorisé qu'en cas d'absolue nécessité, parfaitement justifiée, tandis que le prêt *at respondentia* peut avoir lieu pour des opérations commerciales, purement aléatoires.

Notons ici quelques règles particulières au prêt *at respondentia*. Les prêteurs au même titre et sur le même objet sont payés au marc le franc. Cependant, s'il a été fait un premier prêt sur une partie déterminée des marchandises, puis un autre prêt sur la totalité de la cargaison, le premier prêteur est préféré au prêteur sur la totalité, pourvu qu'il justifie d'un connaissement régulier. — Le prêteur *at respondentia* conserve ses droits sur l'objet affecté au

prêt, même s'il vient à passer entre les mains d'un tiers; mais son droit est limité à la valeur de l'objet engagé, et il n'a aucune action personnelle contre l'emprunteur. En effet, le prêteur *at respondentia* répond des risques maritimes, au même titre que le prêteur *at bottomry*.

Il existe encore, en droit danois, une autre sorte de contrat à la grosse qui participe du contrat *at bottomry*, qui en produit tous les effets, et qui est soumis aussi à quelques règles particulières. C'est le prêt fait pour subvenir à la réparation ou même à la construction d'un navire. Cette obligation prend le nom spécial de *billet de navire*. — Le prêteur serait déchu de ses droits contre l'emprunteur et le navire libéré, s'il ne réclamait pas le paiement du billet de navire avant qu'il eût mis à la voile et entrepris un voyage. — Si plusieurs billets de navire ont été souscrits par différents prêteurs, le plus ancien est préféré au dernier. Ces billets ne confèrent de privilége qu'à la condition d'être enregistrés au greffe de la cour de justice du lieu où le navire a été construit.

Revenons au contrat à la grosse proprement dit. — L'emprunt à la grosse ne doit jamais excéder la valeur de l'objet engagé; et s'il y a exagération de la valeur, de la part de l'emprunteur, celui-ci reste personnellement obligé, envers le prêteur, à la restitution de l'excédant.

Le contrat à la grosse est fait par écrit et signé de deux témoins; les mentions essentielles à sa validité sont celles de droit commun; il est enregistré au greffe de la cour de justice du lieu où il a été passé.

Le prêteur répond des risques maritimes, et l'emprunteur peut lui faire l'abandon de la chose affectée, dans tous les cas qui donneraient lieu au délaissement par l'assuré à l'assureur. L'abandon peut avoir lieu, si l'objet affecté vient à être saisi ou arrêté; mais si la saisie ou l'arrêt vient à être levé, la chose est restituée à l'emprunteur, contre le paiement du capital prêté, du profit maritime et des frais de mainlevée.

Si l'emprunteur change volontairement la route indiquée par le contrat, ou s'il prolonge le voyage, contre la volonté du prê-

teur, celui-ci a droit au paiement du capital prêté et du profit maritime, et en outre à des dommages-intérêts.

Lorsqu'il y a plusieurs prêts à la grosse, le plus récent est toujours préféré au plus ancien.

La perte du navire affecté au prêt à la grosse libérerait l'emprunteur de son obligation, à moins que la perte ne fût due à la faute du capitaine. — Le prêteur, en cas de sinistre, a droit à la fois au remboursement du capital prêté et du profit, jusqu'à concurrence du produit des objets affectés.

Le paiement du capital prêté et du profit est exigé de l'emprunteur, dès que le navire est heureusement arrivé à destination; il doit être réclamé par le prêteur dans les six mois de l'arrivée du navire à sa destination, sous peine de déchéance de ses droits; mais, pendant ce délai, il conserve ses droits sur le navire, lors même qu'il viendrait à être vendu. S'il est stipulé que le paiement sera effectué dès le retour du navire au lieu du départ, et que le navire n'y soit pas retourné dans l'an et jour, le remboursement du prêt peut être exigé, et les intérêts courent du jour de l'échéance.

Le prêteur à la grosse répond des avaries particulières, mais non des avaries communes, à moins de convention particulière (Chap. v du Code de comm. marit. danois).

Suède. — Les dispositions relatives au contrat à la grosse sont contenues dans les articles 126 à 141 du Code maritime suédois.

Lorsqu'une personne emprunte de l'argent en affectant en gage un navire, le fret ou la cargaison, séparément ou conjointement, en totalité ou en partie, sous la condition que le prêteur ne pourra se rembourser que sur le montant des objets engagés, et après l'arrivée du navire à destination, et que l'emprunteur et le prêteur conviennent d'une somme déterminée qui doit être versée en raison du prêt et du risque couru par le prêteur, cette convention constitue le prêt à la grosse, et le bénéfice stipulé constitue le profit maritime. Dans le navire engagé sont compris tous les agrès et apparaux fixes ou mobiles.

On ne peut emprunter à la grosse sur les loyers du capitaine et de l'équipage.

Le capitaine ne doit pas contracter d'emprunt à la grosse sur

le navire ou sur le fret, dans le lieu d'origine du navire, ni sur la cargaison, quand le propriétaire de cette cargaison est présent. Dans tout autre lieu, il en a le droit, comme mandataire de l'armateur et des chargeurs. — Lorsque le capitaine contracte un emprunt de ce genre dans l'intérêt du propriétaire de la cargaison, il ne doit engager que la cargaison seule. Lorsque c'est pour le compte du navire, il peut, à la vérité, engager le navire et le fret séparément, mais il ne peut engager la cargaison que conjointement avec le navire et le fret. Lorsqu'on engage un navire, sans spécifier formellement que l'engagement porte également sur le fret, le navire est réputé seul engagé. Si le navire est engagé avec la cargaison, le fret est censé compris dans l'engagement.

L'acte contenant l'engagement à la grosse doit contenir : 1° Le nom du prêteur; 2° Le montant du capital prêté et du profit maritime; 3° L'indication des objets affectés en gage; 4° Le nom du navire et celui du capitaine; 5° L'indication du voyage pour lequel l'emprunt a lieu; 6° Le jour et l'endroit où le montant du prêt doit être versé; 7° Le caractère commercial de l'emprunt; 8° L'indication des circonstances qui ont motivé l'emprunt; 9° Le jour et le lieu où le prêt doit être remboursé; 10° La signature de l'emprunteur. — L'acte d'emprunt est fait à ordre, en plusieurs expéditions, et chacune d'elles indique le nombre total des expéditions qui ont été faites. Celui qui doit rembourser peut, même en cas de cession de la grosse, faire valoir que le capitaine n'avait pas le droit de contracter l'emprunt.

Le prêteur ne contribue pas aux avaries communes; et dans le cas où les biens engagés deviennent insuffisants pour garantir la dette, par suite du règlement d'avaries communes ou particulières, l'emprunteur doit compte au prêteur du déficit ou du dommage. Les biens engagés garantissent solidairement le remboursement de la dette. Le prêteur est en droit, à l'arrivée du navire dans le port où la dette doit être remboursée, et avant l'échéance, de faire mettre sous séquestre les biens engagés. Dans le délai de quatorze jours après l'arrivée du navire au port où se termine le voyage pour lequel l'emprunt a été contracté,

et s'il n'y a pas eu de stipulation contraire à cet égard, la somme prêtée doit être remboursée avec le profit stipulé. Si le remboursement n'a pas lieu dans le délai qui vient d'être indiqué, le prêteur est en droit de réclamer les intérêts du capital prêté et de la prime ; l'intérêt commercial est de 6 pour 100. Le remboursement s'effectue, à l'échéance, entre les mains du porteur de la grosse, lequel donne quittance au bas de cette même pièce. S'il se présente plusieurs porteurs de grosse, le propriétaire des biens engagés dépose le montant de la somme à payer entre les mains d'une personne sûre, désignée par le tribunal devant lequel les divers porteurs font ensuite valoir leurs droits.

Le capitaine est tenu de veiller sur les objets engagés et d'en prendre soin. Il lui est interdit de tenter aucune entreprise qui serait de nature à leur faire courir de plus grands risques, ou d'autres risques que ceux qui ont été prévus par le traité. S'il s'écarte à cet égard de ses obligations, il est responsable envers le prêteur du dommage qui en résulte.

Si le capitaine change arbitrairement l'itinéraire indiqué dans le contrat, s'il s'écarte de la route ordinaire, si, après le voyage terminé, il expose à de nouveaux risques les biens engagés, sans que l'intérêt du prêteur l'exige, il devient personnellement responsable de la partie de la dette que les objets engagés ne suffisent plus à garantir, à moins qu'il ne prouve que la perte que ces objets ont subie, ne résulte ni du changement de route ni de la prolongation du voyage, ni des nouveaux risques qu'il a courus. Toutefois, si le capitaine n'a agi ainsi que d'après l'ordre de l'armateur, c'est celui-ci qui devient personnellement responsable du dommage dont il s'agit.

Si la somme prêtée à la grosse n'est pas payée à l'échéance, le prêteur peut exiger, par l'entremise d'un officier public ou du tribunal, que le navire engagé ou la cargaison soient vendus aux enchères publiques, et aussi que le fret engagé soit mis à sa disposition. — Lorsque l'acte portant reconnaissance de la dette est mis entre les mains d'un officier de la couronne, si la dette est évidente et incontestable, cet officier peut procéder immédiatement à la saisie-exécution. A *Stockholm*, le gouverneur général est chargé de l'exécution des actes de grosse.

Si la possession des biens engagés passe aux mains d'un tiers, après le débarquement, le prêteur ne peut plus exercer son droit contre le nouveau propriétaire, pourvu que celui-ci soit de bonne foi. Mais si le capitaine fait décharger et livre au destinataire les biens engagés, avant paiement de la dette, il devient personnellement responsable pour la partie de cette dette qui n'est plus garantie. La même disposition s'applique à celui qui reçoit des objets engagés, sachant qu'ils sont engagés.

Si le voyage pour lequel l'emprunt à la grosse a été contracté, se trouve rompu, la somme prêtée doit être remboursée dans les quatorze jours, avec les intérêts et 2 pour 100 de provision, mais sans profit maritime. Si le voyage déjà commencé est seulement interrompu, le profit maritime est payé en entier, lors même que le voyage serait continué ultérieurement. Si le voyage est suspendu et que le navire s'arrête dans un autre port que celui où il devait s'arrêter, la somme prêtée doit être remboursée dans le délai convenu, ou à défaut de convention à cet égard, dans le délai de quatorze jours; le paiement a lieu dans le port où le navire s'est arrêté et sans déduction du profit convenu. Le délai pour le paiement court à partir du jour où le voyage a été interrompu.

Norwége. — Même législation qu'en Danemark (Voir *suprà*, Danem., p. 1199).

Russie. — La loi russe définit le contrat à la grosse une convention d'emprunt d'argent, moyennant l'engagement du navire ou de la cargaison.

Nous avons déjà vu au chapitre 1er des *Assurances* (Voir *suprà*, Russie, p. 571) que le profit maritime ne pouvait être assuré au delà de 6 pour 100; il n'en résulte pas qu'il ne puisse excéder ce taux; mais la loi russe semble plutôt considérer le prêt à la grosse comme un prêt avec affectation de garantie que comme un prêt aléatoire, c'est-à-dire dont le remboursement est soumis à la condition que l'objet du gage ne périra pas. Néanmoins, comme le prêt à la grosse conserve ce caractère aléatoire, même dans la loi russe, on s'explique peu la prohibition d'assurance du profit au delà de 6 pour 100.

Le capitaine ne peut affecter le chargement à la garantie de

l'emprunt qu'autant que le navire n'offre pas une garantie suffisante. Le capitaine ne peut ainsi emprunter que s'il y a la nécessité la plus urgente, et seulement dans les cas suivants : 1° Lorsque, en cours de voyage, il éprouve une grande disette de vivres; 2° Lorsque le navire a été fortement avarié ou que l'état de ses agrès ne lui permet pas de continuer sa route; 3° Lorsque, pour effectuer toutes les réparations dont le navire a besoin, il n'a ni argent comptant, ni lettres de crédit avec lesquelles il puisse se procurer des fonds (art. 792 à 794). — L'art. 643 dispose que le capitaine, mandataire de l'armateur, a tous pouvoirs pour contracter ainsi un emprunt en cours de voyage, dans les cas déterminés par la loi. Mais il n'a pas le droit de contracter un emprunt à la grosse dans le lieu où réside l'armateur ou son correspondant, ainsi qu'il résulte de l'art. 623. Il ne peut pas même, dans ce cas, faire ordonner des réparations au navire, acheter des voiles, des cordages, des ancres ou autres agrès. Cet article lui interdit aussi de changer de destination sans l'ordre exprès de l'armateur.

Non-seulement le capitaine ne peut engager la cargaison qu'en cas d'insuffisance de garantie du navire; mais il ne peut pas non plus vendre les marchandises ou les échanger, sans qu'il justifie de l'impossibilité de contracter un emprunt (art. 795).

Soit que le capitaine emprunte sous la garantie des marchandises, soit qu'il en fasse la vente ou l'échange, dans les cas prévus par la loi, il doit tenir compte au propriétaire des marchandises, de leur prix au lieu de leur destination ; et le chargeur, de son côté, est tenu du paiement intégral du prix du fret.

Le remboursement du capital prêté et du profit maritime est réglé d'après les dispositions de droit commun relatives au prêt sur nantissement (art. 795 à 797).

Le Code russe ne règle aucunement l'ordre des priviléges entre eux.

L'art. 763 dispose cependant que le capitaine est privilégié, pour le paiement du fret, sur les marchandises qu'il transporte, et qu'il a un droit de préférence sur tous les autres débiteurs.

Nous trouvons, dans cet art. 798 à 802 du Code de commerce russe quelques dispositions relatives à l'emprunt de vivres fait

en pleine mer par l'équipage d'un navire en détresse; cet emprunt qui peut être forcé, est soumis à un ensemble de règles que nous ne retrouvons dans aucune autre législation.

Le capitaine qui souffre de la disette de vivres, peut, s'il rencontre en mer un autre navire, lui en emprunter, même contre sa volonté, dans le cas où le capitaine de ce navire se refuserait à le secourir, contre toutes les lois de l'humanité. — Cependant le capitaine ainsi contraint, par crainte de famine, d'emprunter des vivres à un autre navire qu'il rencontre en mer, ne doit prendre que ce qui est strictement nécessaire à ses besoins. — Il doit prendre ces vivres au poids et à la mesure, et laisser au capitaine qui les lui délivre, un écrit indiquant son nom, le nom de son navire, celui de l'armateur, le lieu de son départ, celui de sa destination, la quantité de vivres qu'il a pris, et les conditions stipulées pour le paiement. Il doit recevoir du capitaine auquel il emprunte les vivres un écrit contenant les mêmes mentions. A l'arrivée d'un des deux bâtiments au premier port, le capitaine est tenu de laisser à la douane l'écrit qu'il a reçu ou délivré, en déclarant la quantité de vivres qui lui restait lors de son départ du dernier port, et en spécifiant les accidents imprévus ou les événements de mer qui ont retardé sa navigation. — Si la disette dont l'équipage a eu à souffrir provient de sa négligence à s'approvisionner lors de son départ, ou s'il n'a éprouvé ni accident ni sinistre qui ait pu retarder son voyage, il est responsable du dommage ou de la perte qu'il a occasionnée à l'autre navire; il est, en outre, passible des peines portées par la loi.

Malte (Ile de). — Le contrat de grosse doit être fait par acte notarié; il doit contenir les mêmes énonciations qu'en droit français. Mais l'omission de quelques-unes de ces énonciations n'annule pas le contrat, si l'acte contient, du reste, toutes les mentions essentielles à sa validité, à savoir : la somme prêtée, le profit maritime, la chose affectée en gage, les risques à la charge du prêteur, et la durée de ces risques. — Le contrat à la grosse ne crée un droit réel sur la chose affectée et ne constitue un privilége opposable aux tiers qu'à la condition qu'il ait été enregistré. Cet enregistrement équivaut à une inscription hypo-

thécaire; il est fait dans les mêmes formes qu'en droit anglais et confère les mêmes droits (Ordonn. du 11 nov. 1822. Voir *suprà*, Angl., p. 1195).

Le contrat à la grosse, qui serait fait sous signature privée ou qui n'aurait pas été enregistré, ne vaudrait que comme simple obligation et ne conférerait pas de droits de préférence opposable aux tiers. — Le profit maritime est fixé selon le cours et l'usage de la place. Si le profit stipulé excède ce cours, il doit être réduit. Cependant on peut convenir que le profit sera augmenté ou diminué, suivant la survenance de l'état de guerre ou de paix. Nous avons vu que l'augmentation ou la réduction ne pouvait avoir lieu pour la prime d'assurance. On peut affecter, comme gage de l'emprunt, le navire, le fret fait ou à faire et les marchandises.

Quant aux pouvoirs du capitaine de contracter un emprunt à la grosse, il faut distinguer si cet emprunt a lieu avant le départ ou en cours de voyage. — Avant le départ, le capitaine ne peut emprunter à la grosse, pour l'armement ou les victuailles, que du consentement des propriétaires du navire, s'ils sont présents sur les lieux, à moins qu'il ne soit lui-même copropriétaire. Dans ce cas, il a tous pouvoirs pour engager le navire par un emprunt, au refus de ses copropriétaires d'autoriser cet emprunt ou de faire les fonds nécessaires. Mais l'emprunt n'est valable qu'à la double condition : 1° qu'il ait lieu pour les besoins du voyage et que la nécessité en soit prouvée; et 2° que le capitaine ait rempli certaines formalités prescrites par la loi. Ainsi le capitaine doit adresser au consulat une protestation contre le refus de ses copropriétaires, la signifier à ceux-ci, et enfin les citer en justice pour faire juger la nécessité de l'emprunt. Une fois l'emprunt réalisé, le capitaine doit encore justifier de l'emploi des fonds empruntés dans l'intérêt du navire. — Si l'emprunt est fait en cours de voyage, le capitaine, mandataire des propriétaires, a tous pouvoirs à cet effet, sous la condition que l'emprunt soit reconnu nécessaire. Le capitaine aurait même le droit de vendre une partie de l'armement, des victuailles ou des agrès qui ne lui seraient pas indispensables pour continuer sa route; il pourrait aussi vendre, pour les besoins du voyage,

une partie de la cargaison ; mais il devrait être tenu compte du prix de ces marchandises, d'après la valeur de celles qui resteraient, au lieu de déchargement. — Le capitaine n'est pas tenu, avant d'emprunter sur marchandises ou de les vendre, de prendre l'avis des principaux de l'équipage; mais il doit être fait mention de l'emprunt ou de la vente sur le registre du bord. — Si le capitaine vend ou engage les marchandises sans nécessité, il peut être déclaré responsable et tenu de dommages-intérêts. Mais le prêteur exerce son recours sur les objets affectés, et n'est tenu que de la preuve de l'obligation. Le non-emploi des fonds empruntés à l'objet auquel ils étaient destinés, et ce par la faute de l'emprunteur, n'est pas opposable au prêteur. — Le capitaine peut aussi emprunter, en cours de voyage, sur corps et quille. Toutefois il n'aurait pas le droit de vendre le navire, à moins qu'il n'y eût déclaration d'innavigabilité.

Lorsque l'emprunt en cours de voyage est reconnu nécessaire, le capitaine peut, au refus des propriétaires ou des chargeurs présents sur les lieux, faire ordonner l'emprunt par le juge.

Si la valeur de la chose affectée en gage a été frauduleusement exagérée par l'emprunteur, il y a nullité de contrat; la simple erreur ne donne lieu qu'à une réduction, d'après estimation nouvelle, et l'emprunteur rembourse l'excédant de la somme empruntée, avec les intérêts à compter du jour du versement.

A défaut de conventions particulières, les risques commencent à courir, pour le navire, du jour où il a mis à la voile jusqu'au jour où il est ancré au port de destination. A l'égard des marchandises, les risques courent du jour du chargement jusqu'au jour où elles sont délivrées à terre, au port de destination.

Lorsque le prêt a été fait pour un temps limité et que la durée du voyage excède le temps fixé, le profit maritime est augmenté en proportion de l'augmentation de la durée ; mais si le voyage dure moins longtemps qu'il n'est prévu par le contrat, le profit ne peut être diminué ; car tous les risques garantis par ce contrat ont été courus. — Si le prêt étant fait pour l'aller et le retour, le navire ne retourne pas, le prêteur a droit néanmoins à tout le profit stipulé, à moins que le navire n'ait péri pendant le voyage d'aller et dans les conditions du contrat.

L'emprunteur ne peut modifier la nature des risques prévus par le contrat : ainsi le prêteur ne supporterait pas la perte, s'il y avait changement volontaire de route ; il ne répondrait pas non plus de la perte des marchandises, si elles avaient été transbordées sur un autre navire que celui désigné par le contrat. — Enfin le prêteur ne garantit point de la perte ou de la détérioration causée par le vice propre.

S'il y a perte de la chose affectée, le prêteur n'a droit au remboursement ni du capital prêté ni du profit maritime ; il n'a droit qu'au produit du sauvetage, et jusqu'à concurrence de la somme prêtée seulement; car le profit n'est jamais dû en cas de perte.

Le prêteur à la grosse sur marchandises ne contribue qu'aux avaries communes qui surviennent au navire, mais non aux avaries particulières.

Le paiement du capital et du profit est exigible de l'emprunteur, dès que les risques maritimes ont cessé, et les intérêts du capital sont dus à partir du jour de l'heureuse arrivée; les intérêts du profit maritime ne courent pas de plein droit, et ne sont dus que du jour de la demande en justice.

Lorsque le navire vient à être vendu, les créanciers privilégiés ont un droit de suite sur l'objet de leur gage; mais ce droit de suite s'éteint, ainsi que l'hypothèque, lorsque le créancier a laissé partir le navire, sans exercer son recours, et que le navire a fait un voyage sous le nom et aux risques de l'acquéreur. Du reste, les créanciers trouvent une garantie en ce que la vente volontaire du navire ne peut avoir lieu que par acte notarié.

En cas de concours sur le prix du navire, les créanciers privilégiés sont payés d'abord; mais le privilége n'est admis qu'autant que sa date est antérieure à la vente du navire. Les créanciers ordinaires viennent tous au même rang, après les créanciers privilégiés; mais, s'il y a plusieurs propriétaires, les créanciers personnels de chacun d'eux n'exercent leur droit que sur la part du prix attribuée à leur débiteur. — Si la vente a lieu après faillite, tout créancier est tenu, lors de la distribution du prix, de donner caution, pour le cas où il se présenterait plus tard d'autres créanciers qui feraient valoir des droits de préférence. — Les loyers de matelots et les frais de vente constituant des

créances préférables à toutes les autres, ne donnent pas lieu à caution. — La caution est entièrement déchargée après cinq années ; car, passé ce délai, les créanciers qui n'auraient pas produit, sont déchus de leurs droits.

La loi règle l'ordre des priviléges (*Ordonn. de la marine, art.* 17, *tit. du séquestre; Droit municip.* liv. VI, ch. XIII). — Si le navire a été vendu avant de mettre à la voile, les créanciers privilégiés viennent dans l'ordre suivant : 1° Les ouvriers qui ont mis le navire en état et ceux qui ont fait les fournitures nécessaires au navire, sans ordre de préférence entre eux ; les prêteurs à la grosse et même les prêteurs ordinaires qui ont fourni les fonds pour mettre le navire en état de prendre la mer; 2° le vendeur pour le prix de la vente.

Si le navire a été vendu après le voyage ou en cours de voyage, et qu'il y ait concurrence entre des prêteurs antérieurs au voyage et des prêteurs en cours de voyage, l'ordre des priviléges est établi comme il suit : — 1° Les loyers des matelots. Les créances de cette nature priment toutes les autres, quand il n'y a pas sinistre majeur; mais si le navire a péri, les loyers des matelots ne sont payés qu'après les frais de sauvetage. — 2° Les prêts faits en cours de voyage, lorsqu'ils ont eu pour objet de réparer le navire et de le mettre en état de continuer sa route. S'il y a eu plusieurs emprunts effectués pour la réparation du même sinistre, en cours de voyage, les créanciers viennent concurremment; mais si les emprunts ont eu lieu à différentes époques et pour des sinistres successifs, les derniers sont préférés aux premiers, parce que le dernier est présumé avoir sauvé le gage des prêteurs et créanciers antérieurs. Remarquons, à l'égard des prêts faits ainsi pour les besoins du voyage, que la loi ne fait aucune distinction, pour l'exercice du privilége, entre les prêts à la grosse et les prêts ordinaires. — 3° Les fournitures faites avant le départ du navire pour mettre le navire en état, et le salaire des ouvriers employés à cet effet. — 4° Les prêts à la grosse antérieurs au départ du navire. Lorsque les fonds ont été fournis pour armement ou victuailles, le privilége attaché à cette créance s'étend à la fois au navire et aux objets dont l'acquisition a été ainsi facilitée (*Droit municip.* liv. IV, ch. 1er, § 3). — 5° Les créances de ceux qui

ont fourni des outils ou des objets divers pour le service du navire, lorsque ces objets se retrouvent encore en nature. — 6° Les salaires des matelots et les diverses créances privilégiées, qui se rapportent à des voyages précédents, suivant l'ordre que la loi assigne à chacune de ces créances ; et enfin la créance de la femme pour la restitution de sa dot.

Outre ces divers priviléges, il en est un que la loi attribue aux chargeurs sur le navire, et qui est attaché au connaissement fait dans les formes régulières (*Droit municipal*, liv. VI, chap. VIII, § 1). Le privilége ne peut être exercé que pour le dernier voyage, et il a pour objet de garantir la délivrance des marchandises au lieu de destination. L'hypothèque est attachée à cette créance ; elle confère au chargeur des droits si rigoureux pour sûreté de son chargement, que le jugement qui intervient sur sa demande en justice est exécutoire nonobstant opposition. Ce privilége est classé après ceux du troisième ordre.

La loi accorde enfin au prêteur de fonds consacrés à l'achat de marchandises, un privilége sur ces marchandises. — En règle générale, le prêt fait sur certaines marchandises ou sur un objet particulier du navire, n'affecte que cet objet, en proportion de sa valeur. — Si le prêt est fait pour l'acquisition de marchandises, mais que le navire et la cargaison soient tous deux affectés à la garantie du prêt, le prêteur exerce d'abord son privilége sur les marchandises, et subsidiairement seulement sur le navire. Son privilége sur le navire ne lui donne de droit de préférence qu'à l'égard des créanciers des précédents voyages, et non à l'égard des créanciers privilégiés du dernier voyage (*Droit municipal*, ch. XIII, § 6). Si les marchandises n'appartiennent pas au propriétaire du navire, et que le prêt soit fait exclusivement pour les besoins du navire ou la réparation d'avaries, les marchandises ne peuvent être affectées à la garantie d'un tel prêt. Il en serait autrement si les fonds détournés de l'emploi spécifié par le contrat, avaient servi à l'acquisition de ces marchandises.

Les prêts à la grosse faits pour le dernier voyage sont naturellement préférés à ceux faits pour les voyages antérieurs, même si les lettres de grosse ont été renouvelées. Les créances ainsi re-

nouvelées viennent au rang des créances ordinaires, tout en conservant entre elles les droits de préférence que confère l'antériorité.

États-Unis. — Les États de l'Union suivent, sur le contrat à la grosse, les principes du droit anglais (Voir *suprà*, Angl., p. 1194).

La loi ne trace point de formes particulières pour le contrat à la grosse ; la formalité de l'enregistrement pour assurer le gage n'est pas admise comme en droit anglais. Cependant la loi américaine admet l'hypothèque maritime, qui est constituée suivant certaines formes que nous examinerons au chapitre II de la quatrième Partie.

L'emprunt à la grosse ne serait pas valablement contracté par le capitaine, s'il n'était justifié par une nécessité absolue ; et la preuve de cette nécessité incombe au prêteur ; car l'espoir d'un lucre pourrait l'amener à consentir trop facilement des prêts onéreux pour l'armateur. Aussi l'emprunt par le capitaine n'est-il pas justifié, s'il est prouvé que le capitaine avait des fonds entre les mains, que son armateur avait des correspondants sur la place, ou même qu'il avait quelque autre moyen de se procurer des ressources. — Dans le *Massachusetts*, on accorde plus de facilité au capitaine pour emprunter à la grosse ; il suffit généralement d'une nécessité bien justifiée.

Les fonds peuvent être prêtés par toute personne, même par l'affréteur. Le correspondant de l'armateur peut, si celui-ci y consent, prêter à la grosse ; mais il ne lui est pas permis de stipuler lui-même en sa faveur le taux du profit maritime. Il y a plus, si ce correspondant avait entre les mains des fonds appartenant à l'armateur, ou s'il le créditait habituellement, il ne pourrait consentir qu'un prêt ordinaire. Il n'en serait pas de même du réceptionnaire des marchandises, qui ne créditerait pas habituellement l'armateur : il consentirait valablement un prêt à la grosse, aux conditions d'usage.

L'emprunt à la grosse peut affecter le navire et le fret, mais non les marchandises. Toutefois le capitaine peut être autorisé, pour les besoins du navire, en cours de voyage, à faire un emprunt ordinaire et à engager ainsi tout ou partie du chargement. Il ne lui serait pas permis de se constituer des ressources en vendant le chargement entier.

Si le voyage est interrompu et que le navire n'ait pas couru tous les risques prévus par le contrat, le prêteur n'a pas droit à tout le profit maritime stipulé ; le tribunal de l'amirauté le réduit en proportion des risques courus.

En cas de sinistre majeur, l'emprunteur est libéré, à moins qu'il n'y ait eu fraude de sa part ; mais il a droit au produit du sauvetage. Cependant l'abandon par l'emprunteur, pour se libérer, n'est pas plus admis qu'en droit anglais.

Le prêteur à la grosse contribue aux avaries particulières, mais non aux avaries communes, à moins qu'il n'y ait stipulation contraire. Mais alors le prêteur n'y contribue que dans la proportion du capital prêté.

Le contrat à la grosse attribue un privilége au prêteur, mais sans être translatif de propriété. Le privilége du prêteur n'est primé que par celui des loyers de l'équipage.

Si, à l'échéance, le prêteur laisse partir le navire affecté, sans exercer son recours, sa négligence est considérée comme une renonciation au privilége, et il n'a plus qu'une action personnelle contre l'emprunteur. Cependant la jurisprudence accorde au prêteur un certain délai, et l'on admet qu'il puisse exercer son recours jusqu'à la fin du voyage suivant.

Les autres dispositions sur le contrat à la grosse sont empruntées au droit anglais. Ainsi la loi américaine reproduit les dispositions de la loi anglaise, relativement à la constitution du droit de propriété sur les navires. L'enregistrement de la vente est également prescrit, et il en est dressé un certificat sur les registres de la Trésorerie. Cependant la formalité de l'enregistrement n'est pas tellement rigoureuse qu'on ne puisse y suppléer par d'autres moyens de preuve de la propriété des navires, lorsque la Cour l'autorise.

Brésil. — Le contrat à la grosse peut être fait par acte authentique ou sous signature privée ; il doit être enregistré au tribunal de commerce, dans les huit jours de sa date. Si l'emprunt est fait en pays étranger par des sujets brésiliens, l'acte doit être attesté et visé par le consul brésilien, dans les lieux où il y a un consul ; en tous cas, il doit être transcrit sur le livre de bord. L'inaccomplissement de quelques-unes de ces formalités

n'empêcherait pas le contrat de subsister entre les parties ; mais il ne produirait aucun effet vis-à-vis des tiers.

L'emprunt à la grosse peut avoir pour objet non-seulemen une somme d'argent, mais aussi des fournitures pour le service ou l'approvisionnement du navire, et généralement toutes choses faisant l'objet du commerce ; dans ces derniers cas, les choses fournies sont évaluées pour être payées en argent (art. 633 du Code de comm. brésil.).

L'art. 634 énumère les mentions que doit contenir l'acte d'emprunt ; il est absolument conforme aux art. 1282 et 1284 du Code argentin (Voir *infrà*, Buenos-Ayres, p. 1220).

La lettre de grosse faite à ordre a la même force que la lettre de change contre l'emprunteur qui l'a souscrite et contre ceux qui se sont engagés avec lui ; elle confère les mêmes droits et actions que la lettre de change. Le cessionnaire prend la place de son endosseur, non-seulement en ce qui concerne le capital, mais aussi pour le profit maritime et les risques. Cependant la garantie de l'emprunteur reste limitée au capital, à moins qu'il n'y ait convention contraire quant au profit maritime. — S'il n'y a pas de lettre de grosse et si l'acte n'est pas négociable à ordre, la cession s'en opère suivant les règles ordinaires du droit civil, sans autre obligation, de la part du cédant, que de garantir l'existence de la dette (art. 635 et 636). — Si l'acte d'emprunt ne mentionne pas expressément les risques à la charge du prêteur ou ceux qu'il entend excepter, ou si la durée des risques n'est pas indiquée, on présume que le prêteur prend à sa charge tous les risques qui sont ordinairement à la charge des assureurs, et pour la même durée (art. 637). — Lorsque l'acte d'emprunt ou la lettre de grosse n'exprime pas si l'emprunt a eu lieu seulement pour l'aller ou le retour, ou pour l'un et l'autre voyage, on présume, en cas d'emprunt sur facultés, que le paiement doit se faire au port de destination ; et en cas d'emprunt sur navire, qu'il doit se faire deux mois après l'arrivée au port de destination, quand le navire n'a pas appareillé pour le retour (art 638).

L'emprunt à la grosse peut être fait : 1° sur le navire, sur le fret et sur ses agrès et apparaux ; 2° sur la cargaison ; 3° sur la

totalité de ces objets, conjointement ou séparément, ou sur une partie déterminée de chacun d'eux. — Si l'emprunt est *fait* sur le navire et ses apparaux, il comprend également le fret du voyage pour lequel l'emprunt a lieu ; s'il est fait sur le navire et la cargaison, le privilége du prêteur s'exerce solidairement sur l'un et l'autre objet ; si l'emprunt est fait sur le chargement ou sur un objet déterminé du navire ou de la cargaison, ses effets ne portent que sur l'objet déterminé du navire ou de la cargaison. — Pour que le contrat prodnise ses effets légaux, il est nécessaire qu'il y ait dans le navire, au moment du sinistre, des marchandises d'une importance ou d'une valeur égale à celles affectées à la garantie du prêt (art. 639 à 641).

Quand l'objet sur lequel il a été emprunté n'a pas été mis en risque, par suite de la rupture du voyage, le *contrat d'emprunt* est résolu. Le prêteur peut alors exiger le capital avec les intérêts légaux du jour où il a remis les fonds à l'emprunteur, sans avoir droit au profit stipulé ; mais il jouit, quant au capital, du privilége conféré par la loi (art. 642).

L'emprunteur qui ne charge pas des effets d'une valeur *égale* à la somme empruntée, est obligé de restituer la différence au prêteur, avant le départ du navire ; à défaut de restitution, il a une action personnelle contre l'emprunteur pour le découvert, bien que le chargé vienne plus tard à se perdre. Il en est de même des sommes empruntées pour l'équipement du navire, si l'emprunteur n'a pas employé la somme empruntée à cet effet, ou qu'il ne l'ait employée qu'en partie (art. 643).

Quand l'acte d'emprunt sur facultés exprime la faculté de faire escale, on considère comme affectés à la garantie, non-seulement l'argent embarqué pour les besoins de l'expédition et les effets chargés au port de départ, mais aussi ceux qui peuvent être chargés, pendant le voyage, pour le compte de l'emprunteur ou comme chargement de retour, si l'emprunt a été fait pour le voyage de retour. L'emprunteur a, dans ce cas, le droit de vendre les marchandises, de les échanger et d'en acheter d'autres dans les ports d'escale (art. 644).

Si, au moment du sinistre, une partie des effets affectés à l'emprunt était déposée à terre, la perte se réduit, pour le prê-

teur, aux effets qui se trouvaient à bord; et si les effets sauvés ont été transbordés sur un autre navire pour achever le voyage, les risques ne continuent pas à courir pour le prêteur sur facultés (art. 645). — Lorsque les marchandises doivent être chargées sur un navire désigné, le prêteur ne répond pas de la perte de ces marchandises, même survenue par fortune de mer, dans le cas où elles ont été transbordées sur un autre navire, à moins qu'il ne soit légalement prouvé que le transbordement a eu lieu par un fait de force majeure. — En cas de sinistre, et si quelques-uns des effets ont été sauvés, l'obligation de paiement par l'emprunteur est réduite à la valeur de ces effets estimés de la même manière qu'en matière d'assurance (Voir *suprà*, sur l'art. 694, Brésil, p. 650). Le prêteur a droit, dans ce cas, au paiement du capital et du profit maritime, jusqu'à concurrence du montant des effets sauvés, déduction faite des frais de sauvetage et des loyers de l'équipage dus pour le dernier voyage. — Si l'emprunt est fait sur le navire, le privilége du prêteur embrasse non-seulement les débris du navire naufragé, mais aussi le fret acquis des marchandises sauvées, sous la déduction des frais de sauvetage et des loyers de l'équipage; et cela, à moins qu'il n'y ait un emprunt à la grosse ou une assurance spéciale sur le fret (art. 646 et 647). — S'il y a à la fois sur le même navire ou sur la même cargaison un emprunt à la grosse et une assurance, le produit des effets sauvés est partagé entre l'assureur et le prêteur pour le capital seulement, dans la proportion de leurs intérêts respectifs. — Le prêteur conserve tous ses droits contre l'emprunteur, pour le paiement du principal et du profit, lorsqu'il y a eu déviation par le fait ou du consentement de l'emprunteur, s'il y a eu, de sa part ou de celle du capitaine, perte ou dommage par faute, fraude ou négligence, ou si la perte ou le dommage provient d'un vice propre. — Quand quelques-uns des risques, ou une partie seulement du navire ou de la cargaison sont assurés, un emprunt à la grosse peut être contracté pour les risques ou pour la portion non-assurée, jusqu'à concurrence de la valeur entière (art. 648 à 650).

Les lettres de change souscrites pour des sommes reçues par le capitaine, en cours de voyage, pour les besoins du navire ou

de la cargaison, et les primes d'assurance de ces emprunts, quand le montant en a été réellement assuré, sont privilégiées comme les lettres de change maritime, si elles contiennent la mention expresse que leur montant a été affecté aux besoins du navire ou de la cargaison; et elles sont exigibles, même si ces objets se perdent par un événement postérieur; mais la preuve de l'emploi des sommes empruntées au profit du navire ou de la cargaison incombe au prêteur (art. 651).

Le capitaine ne peut emprunter à la grosse sur navire, au lieu du domicile de l'armateur ou du propriétaire du navire, sans l'autorisation écrite de celui-ci; à défaut d'autorisation, le prêteur n'a d'action et de privilége que pour la part de propriété du capitaine dans le navire et le fret. L'armateur n'est pas obligé, lors même qu'il serait prouvé que l'emprunt aurait profité au navire (art. 652).

L'emprunt à la grosse sur facultés, contracté avant le commencement du voyage, doit être mentionné dans les connaissements et dans le manifeste d'expédition, avec désignation de la personne à qui le capitaine doit faire part de l'heureuse arrivée au port de destination. A défaut de cette déclaration, le consignataire qui, sur la foi des connaissements, a accepté les lettres de change ou fait des avances, est préféré au porteur de la lettre de grosse (art. 653).

Le prêteur à la grosse qui, par un accord avec le capitaine, cause un préjudice aux armateurs ou aux chargeurs, répond solidairement avec le capitaine des réparations dues, sans préjudice de l'action criminelle. — Il y a stellionat dans le fait par l'emprunteur à la grosse de recevoir des sommes qui excèdent la valeur de la chose affectée en gage ou d'emprunter sur des objets qui n'ont pas été chargés. Le même délit est commis par le prêteur qui, ne pouvant ignorer cette circonstance, ne l'a pas déclarée à celui au profit de qui il a endossé la lettre de grosse. L'emprunteur, dans le premier cas, et le prêteur, dans le second, sont solidairement responsables du montant de la lettre de grosse, quand même l'objet engagé périrait (art. 654 et 655).

Le contrat de change maritime est nul : 1° si le prêt est fait à des gens de l'équipage; 2° si l'emprunt a seulement pour objet

le fret espéré ou le profit espéré de quelque opération, ou l'un et l'autre simultanément et exclusivement ; 3° si le prêteur ne court aucun risque sur les objets affectés en gage ; 4° quand l'emprunt est fait sur des objets déjà engagés pour leur entière valeur; 5° quand l'acte d'emprunt n'a pas été enregistré ou que la nécessité n'en a pas été justifiée dans les formes prescrites par l'art. 516 (Voir *suprà*, Brésil, p. 237). — Dans tous les cas qui précèdent, bien que le contrat ne produise pas ses effets légaux, l'emprunteur répond personnellement du capital prêté et des intérêts légaux, lors même que la chose faisant l'objet du contrat aurait péri dans le temps et dans le lieu des risques (art. 656). — Le privilége du prêteur sur navire s'étend, dans la même proportion, non-seulement aux débris du navire sauvés du naufrage, mais encore au fret acquis sur les objets sauvés, déduction faite des frais de sauvetage et des loyers dus pour le voyage; et cela, s'il n'y a pas d'assurance ou d'emprunt à la grosse spécial sur le même fret. — Si l'emprunt comprend le navire et la cargaison, les marchandises sauvées sont le gage du prêteur, bien que le navire périsse ; il en est de même, *vice versa*, quand le navire est sauvé et que les facultés périssent. — Il est permis aux contractants de stipuler telles sommes pour le profit maritime et tel mode de paiement que bon leur semble ; mais une fois l'accord établi, la survenance de nouveaux risques ne donne pas droit à augmentation ni diminution du profit maritime, à moins qu'il n'y ait stipulation contraire dans le contrat.

Si l'époque du paiement n'a pas été fixée, l'échéance est portée à l'époque de la cessation des risques. En cas de retard, prouvé par le protêt, les intérêts légaux courent, au profit du prêteur, pour le capital et le profit maritime. — Le porteur de la lettre de grosse est tenu, faute de paiement à l'échéance, de protester et de remplir toutes les formalités imposées au porteur de lettre de change, pour la conservation de ses droits sur les objets affectés en gage (art. 657 à 661). — Le prêteur a hypothèque sur l'objet affecté à l'emprunt; mais il est exposé à perdre tous ses droits au remboursement de la somme prêtée, si l'objet hypothéqué périt dans le temps et lieu, et par les risques stipulés; et il n'a droit au paiement du principal et du profit que si la chose

est sauvée. — C'est au prêteur qu'il incombe de prouver la perte et de justifier que les effets affectés à l'emprunt étaient à bord au moment du sinistre (art. 662 et 663).

En cas de prise ou de perte par fortune de mer du navire ou des facultés affectées à l'emprunt, l'emprunteur est tenu d'en donner avis au prêteur, dès que la nouvelle lui en parvient. Si l'emprunteur se trouve à bord ou dans le voisinage des objets affectés à son prêt, au moment du sinistre, il doit faire toutes diligences pour réclamer ou sauver les objets en péril; il répond du dommage causé par sa faute (art. 664).

Toutes les questions relatives au contrat à la grosse, qui ne sont pas prévues par la loi, sont résolues, par analogie, suivant les principes applicables aux assurances maritimes ; et *vice-versa*, les questions non résolues par la loi sur les assurances, le sont par les principes qui régissent le contrat de grosse (art. 665).

Buenos-Ayres. — Les art. 1280 et 1281 du Code de commerce argentin reproduisent l'art. 633 du Code brésilien sur la définition et les caractères du contrat à la grosse (Voir *suprà*, Brésil, p. 1214). Aux termes de l'art. 1282, l'acte d'emprunt doit énoncer: 1° la date et le lieu de l'emprunt; 2° le capital prêté et le profit maritime stipulé ; 3° la cote, le nom et la matricule du navire, et le nom du capitaine ; 4° les noms du prêteur et de l'emprunteur; 5° la chose ou les effets affectés à l'emprunt; 6° les risques à la charge du prêteur, avec mention de chacun d'eux et leur durée. Si l'acte ne fait pas mention des risques, en en réservant quelques-uns, ou s'il n'indique pas leur durée, on présume que le prêteur s'est chargé de tous les risques généralement à la charge des assureurs, et pour la même durée ; 7° le voyage pendant lequel les risques doivent courir; 8° l'époque et le lieu du remboursement ; 9° toutes les autres stipulations des parties, en tant qu'elles ne sont pas prohibées par la loi ou contraires à la nature du contrat. — L'acte d'emprunt qui omet l'une des mentions exigées par la loi ne vaut que comme simple prêt produisant l'intérêt légal, et aucun privilége ne peut être affecté à la garantie de cet emprunt.

Le prêt fait sur navire ou sur facultés est sans effets légaux si le prêteur ne prend aucun risque à sa charge (art. 1284).

Est nul le contrat de change maritime fait sur des risques qui sont déjà l'objet d'autres emprunts ou sur des choses déjà assurées pour leur valeur entière. En cas de contravention, l'emprunteur répond personnellement, envers le prêteur, du capital prêté, lors même que l'objet du contrat périrait dans le temps et le lieu des risques stipulés (art. 1285).

Nous retrouvons dans les art. 1286 à 1316 du Code argentin la reproduction identique des art. 635 et 636, 638 à 645, 648 à 661, et 664 et 665 du Code de commerce brésilien. Nous signalerons quelques additions ou modifications dans les articles suivants : — Le prêt à la grosse ne peut être une cause de gain pour l'emprunteur. Tout prêt à la grosse d'une somme excédant la valeur des objets affectés peut être déclaré nul, sur la demande du prêteur, en cas de fraude de la part de l'emprunteur; celui-ci doit alors restituer le capital et les intérêts légaux, même si les objets affectés ont péri. Malgré la fraude, le contrat est valable jusqu'à concurrence de la valeur des objets qui ont été la matière du contrat, et l'excédant est remboursable avec les intérêts légaux (art. 1297).

Les sommes empruntées pour les nécessités du dernier voyage sont payées de préférence aux dettes contractées pour la construction ou l'achat du navire et aux sommes empruntées dans les voyages antérieurs. Les prêts faits pendant le voyage sont préférés à ceux qui l'ont été avant le départ du navire; et s'il y a eu plusieurs emprunts dans le même voyage, les derniers sont préférés aux premiers. Les prêts faits dans le même voyage, dans le même port de relâche forcée et pour la même cause, entrent en concours et sont payés au prorata (art. 1306).

Celui qui, en cas d'échouement ou de naufrage, paie les dettes préférées à celles qui résultent d'un prêt à la grosse est subrogé par ce fait dans les droits du créancier primitif (art. 1315).

Chili. — Le Code de commerce chilien reproduit, dans les art. 1168 et 1169, la plupart des dispositions consacrées par la doctrine et la jurisprudence française, sur la nature du prêt à la grosse.

En cas de doute sur la durée du prêt et le voyage convenu, on présume que le prêt a été fait pour le voyage d'aller et retour.

Le contrat à la grosse doit être fait par acte authentique ou

sous signature privée; l'acte doit être enregistré en justice, certifié ou reconnu dans la même forme que la charte-partie. Le prêt à la grosse consenti verbalement ne peut faire le fondement d'un action judiciaire, à moins que le capital prêté n'atteigne pas deux cents pesos (art. 1170 et 1171).

L'acte de prêt doit contenir les mêmes mentions qu'en droit argentin (Voir *suprà*, Buenos-Ayres, p. 1220). En cas d'omission de l'une des mentions essentielles, le prêt est considéré comme un prêt ordinaire et ne donne droit qu'au paiement du capital et de l'intérêt commercial, sans privilége. La mention de l'époque du remboursement, la cote, le nom et la matricule du navire enfin le lieu où a été passé le contrat ne sont pas des mentions essentielles. — Le registre du commerce doit contenir un extrait de tous les contrats à la grosse; l'enregistrement doit avoir lieu dans les huit jours, pour les contrats passés sur le territoire chilien; et pour ceux passés à l'étranger, dans les délais indiqués par la chancellerie du consulat chilien. A défaut d'enregistrement, le contrat produit tous ses effets entre les parties qui l'ont souscrit, mais il ne confère aucun privilége opposable aux *tiers*. Les prêts faits dans les lieux où il n'y a pas de consul chilien ne sont pas soumis à l'enregistrement, et produisent néanmoins tous leurs effets vis-à-vis des tiers, lorsque l'emprunt est justifié et qu'il a été fait avec l'autorisation du tribunal étranger compétent. — Les emprunts à la grosse faits avant le départ sont indiqués sur les connaissements, avec désignation de la personne à qui le capitaine doit donner avis de son heureuse arrivée au *port* de décharge. Si ces mentions n'ont pas été ainsi faites, le consignataire pour compte qui a accepté des lettres de change en paiement des marchandises portées sur les connaissements, est préféré au porteur de la lettre de grosse. Dans l'ignorance de la personne à qui il doit notifier l'heureuse arrivée, le capitaine peut décharger et livrer au consignataire, sans être responsable vis-à-vis du porteur de la lettre de grosse. — Les lettres de grosse sont cédées et transmises dans les mêmes formes que les connaissements et emportent subrogation aux droits du cédant; mais l'action du cessionnaire ne s'étend pas au profit maritime, à moins que les parties n'aient expressément stipulé le contraire.

— Si le prêt est fait à délai fixe, le paiement doit avoir lieu à l'échéance indiquée; et en cas de non-paiement, le porteur doit protester dans les formes et sous les déchéances admises pour la lettre de change. Si l'échéance n'est pas indiquée, le paiement doit être fait le jour où l'événement qui met fin aux risques rend la dette exigible (art. 1172 à 1176).

Les clauses obscures ou douteuses s'interprètent en faveur de l'emprunteur (art. 1177).

Les propriétaires du navire, l'armateur et les chargeurs peuvent emprunter à la grosse. Les propriétaires du navire peuvent seuls emprunter sur corps et quille, du consentement de la majorité. L'armateur ne peut emprunter que sur l'armement, les victuailles et autres objets dépendant du navire. En aucun cas, le capitaine ne peut emprunter dans le lieu de la résidence de l'armateur ou de son consignataire, à moins de consentement par écrit ou d'autorisation spéciale. En cours de voyage, le capitaine qui n'a pas les fonds nécessaires peut emprunter pour réparer le navire et le mettre en état de naviguer; et il ne peut réaliser l'emprunt qu'en suivant les formalités établies par l'art. 898 (Voir *suprà*, Chili, p. 243). Le capitaine qui contreviendrait aux dispositions édictées pour contracter l'emprunt, serait personnellement responsable envers le prêteur de bonne foi. L'armateur peut, après avoir payé le prêteur, réclamer du capitaine ainsi responsable la somme prêtée et le profit maritime, déduction faite des frais utilement faits pour la réparation du navire. Le prêteur n'est pas admis, quand l'emprunteur a emprunté hors des cas prévus par la loi et sans les formalités prescrites, à opposer aucun privilége aux autres créanciers (art. 1178 à 1182).

Le prêt à la grosse peut consister en argent ou en choses fongibles dont la valeur est estimée, et il doit être fait pour les besoins de l'équipage ou le service du navire, ou pour une spéculation licite. — Le change maritime n'est point limité, et les parties le fixent librement soit pour l'aller et le retour ou l'un de ces voyages, soit au mois, et convenir que le profit maritime sera augmenté ou diminué selon l'augmentation ou la diminution des risques ou la durée du voyage. A défaut de convention expresse, l'augmentation ou la diminution des risques et la prolongation

ou le raccourcissement du voyage ne donnent lieu ni à augmentation ni à diminution du profit. — Le fret espéré ne peut être affecté à l'emprunt, non plus que le profit espéré ; l'emprunt qui aurait cet objet ne donnerait droit qu'au remboursement du capital sans intérêts. Mais l'emprunt peut porter sur le fret acquis ou le profit réalisé par les chargeurs, lors même qu'ils ont été payés par anticipation. Toutefois le privilége ne peut s'exercer sur le fret qui a été stipulé acquis à tout événement. — En aucun cas, on ne peut affecter à l'emprunt : la vie des passagers et des gens de l'équipage; les loyers des gens de mer; les choses qui avaient déjà couru les risques au moment du contrat ; les objets assurés ou affectés à un prêt antérieur, si ce n'est pour la partie qui n'a été ni assurée ni engagée ; les marchandises d'un commerce illicite.

Les apparaux, l'armement et tous les accessoires du navire sont compris dans l'emprunt sur corps. — L'emprunt sur facultés comprend tout le chargement, quand sa valeur est l'équivalent de la somme empruntée ; mais si la valeur du chargement excède la somme empruntée, le privilége n'existe que pour une partie du chargement d'une valeur correspondante. — Est nulle toute convention qui tendrait directement ou indirectement à exonérer le prêteur de la perte du capital et du profit. — On ne peut emprunter à la grosse que jusqu'à concurrence de la valeur des objets affectés, d'après le cours du lieu où les risques commencent à courir (art. 1183 à 1188 et 1190 à 1192). — Les art. 1189 et 1193 du Code chilien reproduisent les art. 644 et 655 du Code brésilien (Voir *suprà*, Brésil, p. 1216 et 1218).

Le commencement et la fin des risques sont déterminés de la même manière que pour les assurances (Voir *suprà*, chap. VII, sur l'art. 1227, p. 832).

L'art. 1198 du Code chilien reproduit l'art. 649 du Code brésilien, relatif à la déviation (Voir *suprà*, Brésil, p. 1217).

Le prêteur à la grosse peut prendre à son compte, en vertu d'une convention expresse, les risques provenant du vice propre, la baraterie de patron, le changement volontaire de route, de voyage ou de navire ; mais il ne peut jamais se rendre responsable de la faute de l'emprunteur ni de la contrebande. — Le

prêteur contribue, en proportion de son intérêt, au paiement des avaries communes et particulières ; mais il lui est permis de s'affranchir de la contribution aux avaries particulières. Le montant des avaries n'est imputable sur le capital prêté que du jour où le prêteur est constitué en retard de paiement. Le prêteur a droit au profit maritime du moment où les risques commencent à courir, même s'ils cessent avant le temps convenu ou que le voyage soit rompu, à moins que les objets engagés n'aient péri. Quand le prêt est fait sur navire, le paiement est dû au lieu de la cessation des risques, même si ce lieu n'est pas celui du terme du voyage. Si le prêt est fait sur facultés, le paiement a lieu au port de destination ; et quand l'acte n'indique pas l'époque du paiement, il doit être fait au lieu de cessation des risques ; en cas de retard, l'emprunteur doit l'intérêt légal sur le capital prêté. A défaut d'indication d'époque de paiement du prêt sur navire, il est exigible un mois après la cessation des risques ; et pendant ce délai, l'intérêt légal est dû sur la somme prêtée. L'intérêt du profit maritime ne court que du jour de la demande en justice (art. 1199 à 1203).

L'art. 1204 règle l'ordre de préférence des prêteurs à la grosse entre eux conformément à l'art. 1306 du Code argentin (Voir *suprà*, Buenos-Ayres, p. 1221).

Les prêts à la grosse sur facultés n'ont entre eux aucun droit de préférence, et sont payés au marc le franc, quelle que soit leur date, et bien que les prêts faits pendant le voyage aient eu pour objet d'augmenter la cargaison (art. 1205).

L'art. 1206 reproduit l'art. 648 du Code brésilien, sur le cas où il y a concurrence. — S'il y a deux prêts à la grosse, l'un sur corps et quille, l'autre sur les objets accessoires du navire, les deux prêteurs ont droit au fret des marchandises sauvées, en proportion de la valeur du navire et de celle des accessoires (art. 1207). L'art. 1208 du Code chilien reproduit l'art. 662 du Code brésilien, sur l'extinction du droit du prêteur par la perte de l'objet engagé. — Si le prêt sur facultés est fait pour une valeur équivalente à celle du chargement, la perte partielle du chargement éteint les actions du prêteur jusqu'à concurrence de la somme équivalente au produit des objets sauvés, sous déduction des frais de sauvetage et des loyers. Mais si le prêt est in-

férieur à la valeur des facultés, les actions du prêteur sont éteintes jusqu'à concurrence du produit des objets sauvés, en concours avec l'emprunteur, le prêteur exerçant ses droits pour le capital prêté, et l'emprunteur pour la valeur des marchandises qui n'ont pas été engagées (art. 1209). — L'art. 1210 reproduit l'art. 642 du Code brésilien, sur la nullité du prêt à la grosse, quand l'objet affecté n'a pas été mis en risque.

Si l'emprunteur décharge, pendant le voyage, une partie des marchandises, suivant la faculté qu'il s'est réservée, le prêteur ne peut exercer de recours sur ces marchandises, à raison du sinistre survenu depuis leur débarquement; mais il a le droit d'exiger de l'emprunteur la justification de la perte. Si les marchandises qui restent sont d'une valeur inférieure à la somme prêtée, le prêteur peut demander la rescision proportionnelle du prêt (art. 1211).

Les art. 1213 et 1214 reproduisent les art. 663 et 664 du Code brésilien ; l'art. 653 ajoute : Le prêteur n'est pas tenu de justifier que la somme fournie a été utilement employée par l'emprunteur.

Le tiers qui, en cas de sinistre majeur, paie des *dettes* primées par d'autres prêts priviligiés est subrogé de plein droit aux créanciers remboursés (art. 1215).

Pérou. — Le Code de commerce péruvien reproduit, dans les art. 820 à 859, les dispositions du Code de commerce espagnol sur le contrat à la grosse, sous les modifications qui suivent.

Quand l'acte de grosse est sous signature privée, il doit être fait en présence de deux témoins ; il en est délivré *une ou* plusieurs copies tant au prêteur qu'à l'emprunteur. Le prêt purement verbal ne confère aucune action civile (art. 821 et 822). — Le navire et les effets engagés sont légalement hypothéqués en faveur du prêteur. Quand le prêt est fait en pays étranger, l'intervention du conseil péruvien est nécessaire, dans les ports où il y a un consulat; et s'il n'y a en a pas, l'emprunteur doit remettre une copie de l'acte au premier port du Pérou où il aborde, pour qu'il soit transcrit d'office au registre des hypothèques (art. 823 à 825).

Si, en cas de sinistre, les assureurs sont en concurrence avec un prêteur à la grosse, le prêteur est d'abord couvert, et les

assureurs viennent ensuite au prorata (art. 858). — (Voir *suprà*, Esp., p. 1171).

Amérique centrale. — Mexique. — Même législation qu'en Espagne (Voir *suprà*, Esp., p. 1171).

Pays Musulmans. — Nous renvoyons à ce que nous avons dit au chapitre I^er^ (Voir *suprà*, p. 586).

QUATRIÈME PARTIE

DE LA VENTE VOLONTAIRE OU FORCÉE DES NAVIRES; DES PRIVILGÉES ET DE L'HYPOTHÈQUE MARITIME.

Nous diviserons cette partie en deux chapitres : le premier comprendra les règles à suivre en cas de vente volontaire sur navire ou en cas de vente forcée, notamment sur saisie. Le second comprendra les règles relatives à l'exercice des priviléges dans l'ordre établi par la loi maritime, et enfin la nouvelle loi sur l'hypothèque maritime.

CHAPITRE PREMIER

DE LA VENTE VOLONTAIRE OU FORCÉE DES NAVIRES.

LÉGISLATIO FRANÇAISE.

Avant d'aborder les principes qui régissent cette matière, il importe de déterminer si les navires sont meubles ou immeubles.

L'art. 190 porte : « Les navires et autres bâtiments de mer sont meubles. — Néanmoins ils sont affectés aux

dettes du vendeur, et spécialement à celles que la loi déclare privilégiées. »

Le droit de suite en faveur des créanciers privilégiés et le droit d'hypothéquer les navires de même que les immeubles modifient profondément le caractère du navire qui n'est vraiment meuble que parce qu'il n'est pas attaché au sol, mais qui du reste participe, quant au mode et aux garanties de transmission, de la propriété immobilière. Nous dirons plus justement que le navire est un meuble d'un genre propre.

§ Ier — De la vente volontaire des navires.

L'art. 195 dispose : « La vente volontaire d'un navire doit être faite par écrit, et peut avoir lieu par acte public, ou par acte sous signature privée. Elle peut être faite pour le navire entier, ou pour une portion du navire, — le navire étant dans le port ou en voyage. »

Art. 196 : — « La vente volontaire d'un navire en voyage ne préjudicie pas aux créanciers du vendeur. — En conséquence, nonobstant la vente, le navire ou son prix continue d'être le gage desdits créanciers, qui peuvent même, s'ils le jugent convenable, attaquer la vente pour cause de fraude. »

Les art. 13 et 17 de la loi du 7 vendémiaire an II prescrivent, en outre, en vue de prévenir la fraude à l'égard des tiers, que l'acte de vente doit énoncer les noms de tous les intéressés, et que l'acte de vente, même partielle, doit être inscrit au dos de l'acte de nationalité ; de plus, l'art. 18 de la même loi dispose : — « Toute vente de bâtiment contiendra la copie de l'acte de francisation. »

Il ne suffit donc pas, pour qu'il y ait vente de navire, produisant ses effets à l'égard des tiers, que les parties

soient tombées d'accord sur la chose et sur le prix ; les parties sont aussi obligées à l'accomplissement des formes qui précèdent. Ainsi la vente qui ne serait pas transcrite sur l'acte de nationalité transmettrait la propriété de telle sorte que la chose périrait pour l'acheteur ; mais elle serait nulle à l'égard des tiers. En effet, la loi n'a pas voulu que les tiers qui traitent avec le capitaine, sur la foi de l'acte de nationalité indiquant le nom du propriétaire, puissent être trompés en accordant leur confiance à un propriétaire apparent. Mais si, au contraire, un tiers traitait avec le propriétaire réel, en cette qualité, et que ce propriétaire ne fût pas indiqué sur l'acte de nationalité, on ne pourrait accorder à ce tiers une action contre le propriétaire apparent, puisque ce dernier ne serait pas celui dont il aurait suivi la foi (Cass., 26 mars 1852; Rouen, 21 juill. 1867). On cite cependant deux arrêts contraires du tribunal de Marseille (25 sept. 1833, et 27 avril 1854).

La vente sous seing privé faite en un seul original, déposé aux mains d'un courtier, est-elle valable entre les parties ? L'affirmative a été décidée par le tribunal de Marseille (10 janv. 1862).

Le propriétaire d'un navire, porté seul comme propriétaire sur l'acte de francisation, ou le propriétaire d'une gabarre, porté seul sur le congé, peuvent valablement, lors même qu'il existerait d'autres propriétaires non inscrits, céder la propriété du bâtiment, pourvu que la vente soit faite sans fraude : chacun des copropriétaires n'a que le droit de toucher le prix, au prorata de sa part de propriété (Nantes, 12 fév. 1860).

Il peut arriver que le vendeur continue à figurer comme propriétaire sur l'acte de nationalité, pour conser-

ver son privilége ; dans ce cas, il est responsable vis-à-vis des tiers des dettes contractées pour le navire dont il est resté propriétaire apparent. Le vendeur peut aussi stipuler qu'il sera considéré comme créancier nanti d'un gage ; et l'acte de francisation mentionne cette condition. Nous avons déjà examiné ces diverses questions (Voir *suprà*, p. 86 et 87). En présence de la nouvelle loi sur l'hypothèque maritime, ces questions perdent aujourd'hui de leur intérêt : en effet, le vendeur du navire pouvant assurer l'exercice de son privilége vis-à-vis des tiers sans les déguiser, ses intérêts sont sauvegardés, comme le sont ceux de tout bailleur de fonds ; ceux-ci, de leur côté, se constituent directement un nantissement par l'hypothèque, sans avoir besoin de dissimuler leur qualité en prenant celle de propriétaire.

Le navire peut être vendu sous la condition qu'il obtiendra une certaine cote au registre du *Bureau-Veritas*. Mais, si le navire n'obtient pas cette cote, l'acheteur peut-il exiger du vendeur qu'il fasse toutes les réparations ou modifications nécessaires pour que le navire soit admis à la cote convenue ? Il a été jugé que cette exigence ne se justifiait pas, et que l'acheteur n'avait que le droit de demander la résiliation de la vente, à moins de stipulation contraire (Anvers, 16 juill. 1864).

On a aussi agité la question de savoir si la vente d'un navire au retour d'un voyage et dans l'état où il se trouve, comprend les droits du vendeur assuré contre son assureur, à raison des avaries éprouvées pendant le voyage. Mais la jurisprudence n'a pas admis que le recours contre l'assureur, qui forme une créance absolument distincte du corps du navire, pût être compris, virtuellement et sans mention expresse, dans la cession du corps.

D'après les usages du *Havre*, les ventes volontaires de navires se traitent au comptant sans escompte.

L'armateur, mandataire des propriétaires du navire, n'ayant de pouvoirs que pour administrer la chose commune, n'a pas le droit de toucher, après la vente du navire, la part de ses copropriétaires; il peut seulement, et jusqu'à l'apurement des comptes, exiger que le prix du navire soit déposé en mains tierces.

La vente par licitation ne peut, en aucun cas, être considérée comme une vente volontaire: elle suppose toujours, au contraire, que les propriétaires ont des intérêts divergents. Par suite, on ne peut faire à la vente du navire par licitation entre propriétaires, l'application de la loi du 28 mai 1858, sur les ventes publiques de marchandises en gros, et toute vente par licitation doit être précédée d'un jugement (Nantes, 12 août 1865; Rennes, 20 mars 1862). Cette question s'est présentée notamment dans les cas où, un prix ayant été stipulé pour un navire, en dehors de celui porté dans le procès-verbal de l'adjudication, le vendeur demandait à prouver par témoins la stipulation du supplément de prix. Un arrêt belge a justement repoussé cette prétention (Bruxelles, 27 janv. 1864).

Cependant la vente des navires aux enchères publiques, par le ministère d'un courtier, peut avoir lieu après faillite, avec l'autorisation du juge-commissaire; et le décret du 8 mai 1861, qui comprend les navires au tableau des marchandises à vendre aux enchères par le ministère des courtiers, est applicable à ce cas. Du reste, la loi du 3 juillet 1861 a prescrit, en règle générale, que les ventes autorisées dans les divers cas prévus par le Code de commerce, doivent être faites par le ministère de courtiers.

Nous traiterons, au chapitre suivant, du droit de

suite qui appartient au créancier privilégié, en cas de vente.

§ 2. — De la vente forcée des navires et des formes de la saisie.

L'art. 197 dispose: — « Tous bâtiments de mer peuvent être saisis et vendus par autorité de justice; et le privilége des créanciers sera purgé par les formalités suivantes. »

Tout porteur d'un titre exécutoire peut donc faire saisir le navire. C'est le tribunal civil seul, et non le tribunal de commerce, qui peut connaître de la validité de la saisie (Aix, 10 mai 1858); c'est aussi le tribunal civil seul qui peut ordonner la vente forcée des navires (Cass., 4 juill. 1859). Cependant le tribunal de commerce est compétent pour connaître des ventes volontaires de navire, ainsi que des ventes forcées de navires aux enchères publiques après faillite et par ministère de courtiers, dans les termes de la loi du 28 mai 1858, comme nous l'avons vu au paragraphe précédent (Cass., 17 nov. 1862). La compétence du tribunal de commerce ne cesse que quand il s'agit de ventes judiciaires.

S'il est vrai qu'aux termes de l'art. 417 du Code de procédure civile, la saisie conservatoire du navire et de la cargaison puisse, dans les cas d'urgence, être ordonnée par le président du tribunal civil, la vente ne peut être autorisée par une simple ordonnance; elle doit résulter d'un jugement. L'ordonnance qui statuerait à cet égard serait nulle; et le requérant qui, alors qu'il n'aurait ni qualité, ni titre fondé pour poursuivre la vente, l'aurait réalisée en vertu d'une simple ordonnance du juge, répondrait, à peine de dommages-intérêts, du préju-

dice qu'il aurait ainsi causé aux propriétaires du navire et de la cargaison (Rennes, 22 mai 1867).

Nous trouvons dans l'art. 215 une limitation au droit du créancier de faire saisir son gage : — « Le bâtiment prêt à faire voile n'est pas saisissable, si ce n'est à raison de dettes contractées pour le voyage qu'il va faire; et même, dans ce dernier cas, le cautionnement de ces dettes empêche la saisie. — Le bâtiment est censé prêt à faire voile, lorsque le capitaine est muni de ses expéditions pour son voyage. »

Cette disposition, introduite dans l'intérêt du commerce, se retrouve dans toutes les autres législations et dérive des principes du droit public. Aussi ne peut-on contester qu'elle s'applique aux navires étrangers de même qu'aux navires français (Cass., 25 oct. 1814 ; Anvers, 4 sept. 1865). On n'a fait aucune difficulté d'étendre le bénéfice de l'art. 215 au navire partant sur lest aussi bien qu'au navire chargé, et même au navire qui, ayant commencé le voyage, est forcé par la tempête de rentrer au port (Mars., 3 janv. 1867 et 11 mars 1862). Toutefois un navire étranger peut être saisi dans un port français qui lui a été assigné comme port de destination ; le capitaine ne pourrait s'opposer à la saisie que si, ayant fait un chargement de retour, il était déjà muni de ses expéditions, au moment de la saisie (Mars., 12 mars 1830 et Bord., 21 mai 1866).

Le créancier qui obtiendrait une ordonnance du juge en dénaturant les faits, notamment en présentant comme contractée pour le voyage une dette qui n'aurait pas ce caractère, serait passible de dommages-intérêts (Nantes, 5 janv. 1859 ; Mars., 3 fév. 1859). Ainsi une créance

fondée sur les dommages résultant de l'inexécution de la charte-partie, ne donnerait pas lieu à la saisie dans les termes de l'art. 215 ; il en serait autrement de la saisie opposée par le tiers porteur d'un connaissement qui prouverait l'existence de connaissements faux, accusant un chargement fictif; car il s'agirait bien là d'une créance née à l'occasion du dernier voyage (Rouen, 8 avril 1868). On a décidé de même dans le cas où, la saisie du chargement par un créancier de l'affréteur ayant retardé le départ du navire, des surestaries étaient dues au navire ; et le capitaine a été valablement autorisé à demander, à défaut de caution, la saisie et la vente des marchandises pour le paiement des surestaries (Bord., 7 fév. 1868).

Art. 198 : — « Il ne pourra être procédé à la saisie que vingt-quatre heures après le commandement de payer. »

Art. 199 : — « Le commandement devra être fait à la personne du propriétaire ou à son domicile, s'il s'agit d'une action générale à exercer contre lui. — Le commandement pourra être fait au capitaine du navire, si la créance est du nombre de celles qui sont susceptibles de privilége sur le navire, aux termes de l'art. 191. »

Le commandement est fait à personne ou à domicile du propriétaire, manifesté par l'acte de nationalité, s'il s'agit de l'exécution d'un titre ou d'un jugement qui n'ait point de rapport avec les actes à raison desquels le capitaine est le mandataire légal de l'armateur. Mais si le titre ou jugement exécutoire se réfère à des dettes contractées pour les besoins du navire ou de l'expédition, le commandement est valablement signifié au capitaine du navire.

Le commandement peut être fait à domicile ; il peut l'être à un administrateur légal ; enfin il peut l'être au parquet, si le propriétaire est domicilié en pays étranger ou dans les colonies.

Art. 200. — « L'huissier énonce dans le procès-verbal, — les nom, profession et demeure du créancier pour qui il agit ; — Le titre en vertu duquel il procède ; — La somme dont il poursuit le paiement ; — L'élection de domicile faite par le créancier dans le lieu où siége le tribunal devant lequel la vente doit être poursuivie, et dans le lieu où le navire saisi est amarré ; — Les noms du propriétaire et du capitaine ; — Le nom, l'espèce et le tonnage du bâtiment. Il fait l'énonciation et la description des chaloupes, canots, agrès, ustensiles, armes, munitions et provisions. — Il établit un gardien. »

Art. 201. — « Si le propriétaire du navire saisi demeure dans l'arrondissement du tribunal, le saisissant doit lui faire notifier, dans le délai de trois jours, copie du procès-verbal de saisie, et le faire citer devant le tribunal, pour voir procéder à la vente des choses saisies. — Si le propriétaire n'est point domicilié dans l'arrondissement du tribunal, les significations et citations lui sont données à la personne du capitaine du bâtiment saisi, ou, en son absence, à celui qui représente le propriétaire ou le capitaine ; et le délai de trois jours est augmenté d'un jour à raison de deux myriamètres et demi (cinq lieues) de la distance de son domicile. — S'il est étranger et hors de France, les citations et significations sont données ainsi qu'il est prescrit par le Code de procédure civile, art. 69. »

Art. 202. — « Si la saisie a pour objet un bâtiment dont le tonnage soit au-dessus de dix tonneaux, il sera

fait trois criées et publications des objets en vente. — Les criées et publications seront faites consécutivement, de huitaine en huitaine, à la Bourse, et dans la principale place publique du lieu où le bâtiment est amarré. — L'avis en sera inséré dans un des papiers publics imprimé dans le lieu où siége le tribunal dans lequel la saisie se poursuit; et s'il n'y en a pas, dans l'un de ceux qui seraient imprimés dans le département. »

Art. 204. — « Les criées, publications et affiches doivent désigner : — Les nom, profession et demeure du poursuivant; — Les titres en vertu desquels il agit; — Le montant de la somme qui lui est due; — L'élection de domicile par lui faite dans le lieu où siége le tribunal, et dans le lieu où le bâtiment est amarré; — Les nom et domicile du propriétaire du navire saisi; — Le nom du bâtiment, et, s'il est armé ou en armement, celui du capitaine; — Le tonnage du navire; — Le lieu où il est gisant ou flottant; — Le nom de l'avoué du poursuivant; — La première mise à prix; — Les jours des audiences auxquelles les enchères seront reçues. »

Art. 205. — « Après la première criée, les enchères seront reçues le jour indiqué par l'affiche. — Le juge commis d'office pour la vente continue de recevoir les enchères après chaque criée, de huitaine en huitaine, à jour certain, fixé par son ordonnance. »

Art. 206. — « Après la troisième criée, l'adjudication est faite au plus offrant et dernier enchérisseur, à l'extinction des feux, sans autre formalité. — Le juge commis d'office peut accorder une ou deux remises de huitaine chacune. — Elles sont publiées et affichées. »

Art. 207. — « Si la saisie porte sur des barques, chaloupes et autres bâtiments du port de dix tonneaux et au-

dessous, l'adjudication sera faite à l'audience, après la publication sur le quai pendant trois jours consécutifs, avec affiche au mât, ou, à défaut, en autre lieu apparent du bâtiment, et à la porte du tribunal. Il sera observé un délai de huit jours francs entre la signification de la saisie et la vente. »

Si la saisie comprenait un bâtiment du port de dix tonneaux et un autre d'un plus fort tonnage, on devrait appliquer, non l'art. 207, mais les dispositions précédentes auxquelles sont assujettis les navires de plus grande capacité.

Art. 208. — « L'adjudication du navire fait cesser les fonctions du capitaine, sauf à lui de se pourvoir en dédommagement contre qui de droit. »

Art. 209. — « Les adjudicataires des navires de tout tonnage seront tenus de payer le prix de leur adjudication dans le délai de vingt-quatre heures, ou de le consigner sans frais, au greffe du tribunal de commerce, à peine d'y être contraints par corps. — A défaut de paiement ou de consignation, le bâtiment sera remis en vente, et adjugé trois jours après une nouvelle publication et affiche unique, à la folle enchère des adjudicataires, qui seront également contraints par corps pour le paiement du déficit, des dommages, des intérêts et des frais. »

Si la revente procure un excédant de prix, il appartient aux créanciers du saisi, déduction faite des frais de la revente sur folle enchère.

L'adjudicataire ne peut exciper des oppositions qu'il a entre les mains, pour exiger qu'il soit fourni caution avant qu'il ne fasse le paiement ; mais il doit verser le prix à la caisse des dépôts et consignations.

Art. 210. — « Les demandes en distraction seront for-

mées et notifiées au greffe du tribunal avant l'adjudication. — Si les demandes en distraction ne sont formées qu'après l'adjudication, elles seront converties, de plein droit, en opposition à la délivrance des sommes provenant de la vente. »

Cet article s'applique particulièrement au cas où la vente a été poursuivie contre une personne qui était présumée propriétaire de la totalité du navire, tandis qu'elle n'était que quirataire. Comme on le voit, c'est par dérogation au droit commun que la vente poursuivie contre celui qui n'est pas propriétaire, peut, dans ce cas, rendre l'adjudication définitive et purger la propriété.

En règle générale, le créancier d'un quirataire ne doit, à peine de dommages-intérêts, exercer que les droits de son débiteur sur le navire ; il ne peut que provoquer une licitation, mais non paralyser l'exercice des droits des autres propriétaires du navire. Il y a plus, il ne serait pas admis à provoquer la licitation dans un port dont le tribunal serait incompétent, à raison du domicile et de la qualité d'étranger de son débiteur et des copropriétaires de celui-ci (Mars., 5 mai 1863 et 3 janv. 1867).

Art. 211. — « Le demandeur ou l'opposant aura trois jours pour fournir ses moyens. — Le défendeur aura trois jours pour contredire. — La cause sera portée à l'audience sur une simple citation. »

Si le jugement qui statue est frappé d'appel, il faut distinguer : on surseoit à l'adjudication, si la distraction est ordonnée ; mais si la demande est rejetée, le tribunal peut ordonner l'exécution provisoire avec caution, et passer outre à l'adjudication. On peut, sur l'appel, présenter requête en abréviation de délais.

Art. 212. — « Pendant trois jours après celui de l'ad-

judication, les oppositions à la délivrance du prix seront reçues ; passé ce temps, elles ne sont plus admises. »

La déchéance que prononce l'art. 212 est-elle absolue et ne comporte-t-elle aucune exception ? On admet généralement l'affirmative (Mars., 26 avril 1866). Mais on cite un arrêt contraire de la cour d'Aix (21 nov. 1833).

Les auteurs sont d'accord pour faire une exception parfaitement justifiée en faveur du quirataire, alors que la vente a été poursuivie contre un de ses coparticipants qui était présumé seul propriétaire : ainsi le quirataire qui n'aurait pas demandé la distraction dans les trois jours de l'adjudication, pourrait néanmoins requérir la collocation pour le montant de son intérêt, des frais d'opposition et d'instance. En effet la partie du prix représentant sa part de propriété dans le navire reste sa chose, et on ne saurait l'en frustrer. Toutefois, si une partie du prix avait été distribuée, il n'exercerait ses droits que sur le reliquat.

Art. 213. — « Les créanciers opposants sont tenus de produire au greffe leurs titres de créance, dans les trois jours qui suivent la sommation qui leur en a été faite par le créancier poursuivant ou par le tiers saisi ; faute de quoi il sera procédé à la distribution du prix de la vente. sans qu'ils y soient compris. »

Art. 214. — « La collocation des créanciers et la distribution des deniers sont faites entre les créanciers privilégiés, dans l'ordre prescrit par l'art. 191 ; et entre les autres créanciers, au marc le franc de leurs créances. — Tout créancier colloqué l'est tant pour son principal que pour les intérêts et frais. »

Nous verrons au chapitre suivant, l'ordre dans lequel sont admises les créances privilégiées.

Il nous reste à traiter diverses questions qui peuvent

se présenter sur la vente du navire, en cours de voyage, après déclaration d'innavigabilité, dans le cas où les frais de réparation du navire en absorberaient la valeur. Sans doute, la vente du navire ne peut être ordonnée, hors les cas d'urgence et d'intérêt public, que sur la demande du capitaine ; mais il suffirait que le capitaine eût laissé procéder à la vente sans protester, pour qu'il ne fût plus recevable à exciper du défaut de consentement (Cass., 3 avril 1867, et Rouen, 3 juill. 1867). Nous avons vu précédemment comment se détermine la perte des trois quarts (Voir *suprà*, p. 855).

Si la perte ne s'élevait pas réellement aux trois quarts, et que le navire eût été néanmoins vendu après déclaration d'innavigabilité, la vente serait nulle vis-à-vis des assureurs, sans que cette nullité pût être couverte par l'ordonnance consulaire condamnant le navire (Cass., 3 avril et 6 mai 1867). La vente ne serait nulle, vis-à-vis de l'acquéreur, que s'il était prouvé qu'il fût de mauvaise foi et qu'il y eût collusion entre le capitaine et lui (Havre, 17 mars 1866).

Les règles qui précèdent sur les conditions spéciales de la vente volontaire ou forcée des navires ne s'appliquent pas à la navigation fluviale; les bâtiments fluviaux ne sont pas non plus susceptibles du droit de suite, établi en faveur des créanciers privilégiés, comme nous le verrons au paragraphe 1^er^ du chapitre suivant ; enfin ils ne sont pas insaisissables au moment de mettre à la voile.

LÉGISLATION ÉTRANGÈRE.

Belgique. — Grèce et Iles Ioniennes. — Haïti. — Dans ces divers pays, on suit à peu près la loi française, en matière de vente volontaire ou forcée des navires.

Italie. — Le Code de commerce italien prescrit, dans les

art. 288 et 289, les règles suivantes, relatives à la vente volontaire des navires. — La vente volontaire d'un navire ou de partie de navire doit être faite par écrit, à peine de nullité. Si la vente a lieu dans le royaume, elle peut être faite soit par acte public, soit par acte sous signatures privées. Dans les deux cas, elle n'a aucun effet à l'égard des tiers, si elle n'a été transcrite sur les registres du département maritime où le navire est inscrit. — Si la vente a lieu en pays étranger, elle doit être faite par acte reçu au greffe du consulat royal, devant l'agent consulaire, et transcrite sur les registres dudit consulat. Le consul transmet une copie par lui certifiée de l'acte de vente, à l'officier du département maritime où est inscrit le navire. Dans tous les cas, mention de la vente doit être faite dans l'acte de nationalité. — A cet effet, les administrateurs de la marine marchande ne peuvent transcrire l'acte de vente, et les agents consulaires à l'étranger ne peuvent le recevoir ni l'enregistrer que contre présentation de l'acte de nationalité. — Les agents consulaires à l'étranger ne peuvent recevoir d'actes de vente de navires qu'autant qu'il a été pourvu au paiement ou à la sécurité des créances inscrites sur l'acte de nationalité.

Les règles relatives à la saisie et à la vente forcée des navires, contenues dans les art. 291 à 310, sont conformes aux dispositions du droit français, sous les modifications que nous allons indiquer.

Il ne peut être procédé à la saisie que vingt-quatre heures après la notification du commandement, avec sommation de payer ; mais le juge peut autoriser la saisie sans commandement préalable, s'il y a danger de soustraction (art. 292).

L'art. 296 du Code italien porte : Le tribunal, en autorisant la vente, en fixe les conditions, renvoie les parties devant un juge délégué, chargé de fixer le jour de l'adjudication, de procéder aux opérations s'y rattachant et de donner ordre au greffier de faire les publications pour la vente.

Les art. 299 et 301 modifient les art. 202 et 207 du Code français, en prescrivant des formes spéciales de vente pour les navires d'une contenance de trente tonneaux et au-dessous; tandis que la loi française ne prescrit les mêmes formes que pour les bâtiments de dix tonneaux et au-dessous.

L'art. 304, § 1er, relatif aux demandes en distraction, modifie comme il suit le § 1er de l'art. 210 : Les demandes en distraction seront notifiées au créancier poursuivant, antérieurement à la vente. La loi française prescrit ces notifications au greffe du tribunal.

L'art. 305 modifie complétement l'art. 211 du Code français : La demande en distraction doit contenir citation au créancier poursuivant à comparaître à audience fixe devant le tribunal, et de plus, élection ou déclaration de domicile ou de résidence, en conformité de l'art. 647 du Code de procédure civile. Le demandeur peut, au cas où sa demande est rejetée, être condamné, outre les dépens et dommages, à une peine pécuniaire pouvant s'élever à 500 francs.

Enfin l'art. 307 contient une légère modification à l'art. 213 du Code français : elle consiste en ce que la production des titres de créance au greffe doit avoir lieu, suivant la loi italienne, dans un délai fixé par le juge, tandis que la loi française fixe un délai de trois jours.

Roumanie. — Les règles du droit français, relatives aux conditions de la vente volontaire du navire, sont reproduites par la loi roumane. Les règles relatives au commandement, à la saisie, au paiement et aux effets de la vente sont aussi les mêmes qu'en droit français; mais, à l'égard des formes de la vente après saisie, on observe les règles ordinaires de la procédure civile en matière d'enchères; ainsi l'art. 205 du Code français n'est pas reproduit par le Code rouman.

Espagne. — Les navires s'acquièrent par les mêmes moyens que ceux prescrits par la loi pour l'acquisition des choses commerciales. — Toute translation de propriété d'un navire, de quelque manière qu'elle ait lieu, se constate par acte authentique (art. 585 et 586 du Code de comm. esp.).

Les capitaines ou patrons de navires ne sont pas autorisés, en vertu de leur mandat légal, à faire la vente, à moins qu'ils n'y soient autorisés par un pouvoir spécial du propriétaire; mais lorsque le navire est en état d'innavigabilité, ils peuvent être autorisés à cet effet du tribunal de commerce, et à défaut, du juge ordinaire du port où le navire a fait relâche, pourvu que

l'état d'innavigabilité du navire soit parfaitement prouvé et qu'il ne puisse plus être réparé pour continuer le voyage ; il est alors procédé à la vente selon les formes indiquées ci-après (art. 593). — On comprend dans la vente du navire, bien que la convention n'énonce rien à cet égard, tous les apparaux qui se trouvent en la possession du vendeur, à moins qu'il n'ait été expressément introduit une stipulation contraire. — Lorsqu'un navire est vendu pendant le voyage, on comprend dans la vente le fret entier gagné dans le même voyage, depuis que le navire a reçu son dernier chargement. Mais si, au moment de la vente, le navire était arrivé à destination, le fret resterait au vendeur, sans préjudice, dans l'un et l'autre cas, des conventions que peuvent faire les intéressés, relativement au fret (art. 594 et 595).

Un navire peut être saisi en quelque port qu'il se trouve, tant qu'il reste affecté en gage aux créances privilégiées, à la requête des créanciers porteurs de titres en due forme. — Il est procédé à la vente après que le capitaine a été cité et entendu en justice, si l'armateur n'est pas présent. — Le navire ne peut être *saisi*, en cours de voyage, pour aucune dette du propriétaire autre que celles privilégiées sur corps; mais les poursuites peuvent être exercées dans le port où le navire est immatriculé, et c'est là que la procédure devra se suivre contradictoirement avec le propriétaire, après notification de la citation au lieu de son domicile (art. 602 et 603). — Le bâtiment prêt à faire voile n'est saisissable qu'à raison des dettes contractées pour le voyage qu'il va entreprendre; les poursuites sont interrompues, si l'un des intéressés dans l'expédition fournit caution suffisante pour garantir le retour du navire au port, dans le temps fixé par la patente, ou pour garantir, si le retour ne s'effectuait pas, même par cas fortuit, qu'il sera donné satisfaction au créancier, si la dette est légitime (art. 604).

Les navires étrangers, mouillés dans les ports espagnols, ne peuvent être saisis à raison des dettes qui n'auraient pas été contractées sur le territoire espagnol et pour l'utilité de ces mêmes navires. — Le navire ne peut être retenu, saisi, ni exécuté en sa totalité pour les dettes particulières d'un copropriétaire ; les poursuites ne peuvent être exercées que sur sa part

dans le navire, sans que le créancier puisse faire obstacle à l'expédition. — Lors de la saisie d'un navire, les apparaux qui appartiennent au propriétaire doivent être détaillés dans l'inventaire.

Aucun navire ne peut être vendu judiciairement sans qu'il ait été mis aux enchères pendant trente jours; les affiches, renouvelées de dix jours en dix jours, doivent être placardées dans les lieux publics, dans le port où se fait la vente et au chef-lieu correspondant du département de la marine. La vente est annoncée dans les journaux de la province et réalisée dans les formes prescrites pour les ventes judiciaires ordinaires (art. 605 à 608).

Nous avons vu, au chapitre II de la première Partie (voir *suprà*, Esp., p. 93 et 94), comment s'opère la licitation entre les copropriétaires d'un navire.

L'art. 615 dispose : Quant aux effets du droit sur tout ce qui n'a pas été l'objet, dans la loi commerciale, d'une modification ou d'une restriction, les navires suivent la condition des biens meubles.

Portugal. — Les navires sont réputés meubles, sous les modifications introduites par la loi (art. 1287).

Nous avons vu précédemment (*suprà*, Portug., p. 18) quelles étaient les conditions de nationalité imposées par la loi pour acquérir la propriété d'un navire. Nous avons vu aussi, dans le même chapitre, les entraves qu'apporte la loi à l'acquisition de navires portugais par les étrangers, et par suite, l'obligation imposée à l'étranger qui acquiert un navire par succession ou donation, de le mettre en vente dans un certain délai, sous peine de confiscation.

La vente des navires se fait dans les formes prescrites pour les autres contrats commerciaux; mais la vente d'un navire de plus de six tonneaux ne peut se prouver que par écrit. — La propriété des navires appartenant à des sujets portugais, et vendus en pays étranger à des étrangers, se transmet selon les lois en vigueur dans les lieux où s'effectue la vente (art. 1291 et 1292).

Aux termes de l'art. 1292, la possession d'un navire sans titre

d'acquisition n'en attribue pas la propriété à celui qui en est simple possesseur.

Les art. 1296 et 1297 du Code hollandais reproduisent les art. 594 et 595 du Code espagnol (voir *suprà*, Esp., p. 1244).

La vente volontaire d'un navire, en quelque lieu et de quelque manière que ce soit, en transfère la propriété avec toutes ses charges et sauf les droits des créanciers privilégiés. — En cas de vente judiciaire d'un navire, on observe les formes prescrites par la loi pour les autres ventes par autorité de justice (art. 1298 et 1299).

Les art. 1310 et 1311 du Code hollandais reproduisent les art. 602 et 603 du Code espagnol (voir *suprà*, Esp., p. 1244).

Le bâtiment prêt à mettre à la voile n'est pas saisissable pour dettes de son propriétaire, quelle qu'en soit la nature, à moins qu'elles n'aient été contractées pour le voyage à entreprendre et non pour un voyage antérieur. Dans ce cas, les effets de la saisie sont interrompus s'il est fourni une caution équivalente à la valeur du navire, et si le capitaine s'engage par écrit à revenir au même port. Le capitaine qui ne remplirait pas cette obligation, *sauf le* cas de force majeure, serait personnellement *responsable* du montant de la dette, sans préjudice de l'action criminelle (art. 1312).

Les navires étrangers, mouillés dans les ports portugais, ne peuvent être saisis pour des dettes qui n'auraient pas été contractées sur le territoire portugais et pour l'utilité de ces mêmes navires. L'art. 1313 du Code hollandais, en reproduisant cette disposition du Code espagnol, ajoute cependant que les poursuites seraient autorisées dans les circonstances que nous venons d'indiquer, si le créancier originaire était Portugais.

L'art. 1394 ne permet pas que le navire puisse être saisi en totalité par le créancier d'un simple quirataire et pour une dette particulière de celui-ci. Le créancier ne peut que requérir la licitation du navire, sans en arrêter la navigation.

Pays-Bas. — Les art. 309 à 312 du Code hollandais traçent quelques règles sur les formes de la translation de propriété des navires, de nature à sauvegarder les droits des créanciers privilégiés. — Les navires sont meubles. Néanmoins la propriété des

navires, en tout ou en partie, ne peut être transférée qu'en vertu d'un acte écrit et transcrit sur un registre public à ce destiné. — Si la vente d'un navire appartenant à un sujet hollandais est faite à des étrangers et en pays étranger, la propriété s'en transfère suivant les lois et usages en vigueur dans le pays où est passé le contrat de vente. Le capitaine doit, néanmoins, déclarer la vente au bureau le plus proche, dans les quinze jours de son retour en Hollande, à peine de dommages-intérêts. Les armateurs et propriétaires sont tenus de faire une déclaration analogue, s'ils ont connu la vente, avant le retour du capitaine (arrêté de 1836). — A l'égard de la vente judiciaire des navires, on observe les règles tracées par le Code de procédure civile hollandais. — La propriété des navires ne se transmet, que la vente soit faite dans les Pays-Bas ou à l'étranger, que sous la réserve des droits des créanciers privilégiés.

Dans l'intérêt de la publicité, un bureau central de conservation des inscriptions hypothécaires et transcriptions de vente est établi à la Haye.

Ajoutons encore, pour indiquer toutes les précautions prises par la loi, dans l'intérêt des créanciers, que tout vendeur d'un navire est tenu de remettre à l'acheteur une liste signée de lui, mentionnant toutes les créances privilégiées ou hypothécaires qui peuvent grever le navire.

Les dispositions des art. 309 à 312, sur les formes de la vente des navires, ne s'appliquent aux bâtiments naviguant à l'intérieur que s'ils mesurent au moins dix lastes.

Nous renvoyons à ce que nous avons dit dans la première partie sur la licitation entre copropriétaires d'un navire (voir *suprà*, Pays-Bas, p. 100 et suiv.).

Allemagne. — En cas de vente d'un navire ou d'une part d'intérêt dans un navire, l'acte translatif de propriété, requis par la loi civile, peut être remplacé par une convention portant que la propriété passera immédiatement à l'acquéreur, laquelle convention est inscrite au registre de navigation. Chacune des parties peut toujours exiger qu'il lui soit délivré, à ses frais, un acte en bonne forme constatant l'aliénation. — Si la vente d'un navire ou d'une part d'intérêt dans un navire s'effectue en cours de voyage,

l'acquéreur peut revendiquer le fret et les bénéfices du voyage commencé, s'il n'est pas intervenu d'autres stipulations réglant la situation respective de l'acquéreur et du vendeur; mais l'acquéreur qui profite du fret doit aussi supporter les pertes éprouvées pendant que le fret court à son profit. — La vente du navire ou d'une part du navire ne porte pas atteinte aux obligations personnelles du vendeur envers les tiers.

On comprend dans le navire les agrès et apparaux, et on désigne sous ce nom tous les objets destinés à l'usage permanent du navire pendant la navigation; les chaloupes en font partie. Dans le doute sur le point de savoir si certains objets appartiennent ou non au propriétaire du navire, on considère comme faisant partie des agrès et apparaux tout ce qui est consigné à l'inventaire du navire (art. 439 à 443 du Code général *allem.*)

L'innavigabilité du navire donnant lieu à la vente, l'art. 444 détermine ainsi qu'il suit les caractères qui doivent se réunir pour qu'il y ait déclaration d'innavigabilité; il faut : 1° que le navire ne soit pas susceptible d'être radoubé, que l'impossibilité vienne de l'état même du navire ou de la difficulté de trouver des ouvriers au lieu des réparations, ou bien que le navire ne puisse être dirigé sur le point où les réparations pourraient être entreprises; 2° que les frais de radoub, sans déduction de la différence entre le neuf et le vieux, excèdent les trois quarts de la valeur primitive du navire. Si l'innavigabilité est survenue en cours de voyage, la valeur qu'avait le navire au commencement du voyage est considérée comme étant sa valeur antérieure; dans tous les autres cas, la valeur antérieure s'entend de celle qu'avait le navire avant de devenir innavigable, ou qu'il aurait eue, s'il avait été dûment équipé.

Un navire prêt à mettre à la voile ne peut être saisi pour fait de dettes autres que celles contractées dans l'intérêt du voyage projeté. La saisie opérée pour fait de dettes sur des marchandises qui se trouvent déjà à bord d'un navire, ne peut avoir pour effet le déchargement de ces marchandises que dans le cas où le chargeur lui-même aurait encore le droit d'en demander le déchargement; et le saisissant ne peut le faire, même dans ce cas, qu'en exécutant les engagements que le chargeur aurait alors à

remplir envers le fréteur. Aucune personne faisant partie de l'équipage ne peut être arrêtée pour dettes, à partir du moment où le navire est prêt à mettre à la voile (art. 446).

Nous renvoyons à ce que nous avons dit précédemment, relativement à la licitation entre copropriétaires d'un navire (voir *suprà*, Allem., p. 103 et suiv.).

La vente judiciaire des navires a lieu suivant les formes de procédure usitées dans chacun des États de l'empire allemand.

Autriche. — La loi autrichienne est muette, en ce qui concerne la vente volontaire ou forcée des navires; on applique, à cet égard, les règles de droit commun en matière commerciale; et les formes de la saisie et de la vente judiciaire sont celles prescrites par la procédure civile pour les ventes ordinaires.

Angleterre. — Nous devons signaler tout d'abord un principe qui domine le contrat de vente de navire. La loi anglaise distingue les navires destinés à naviguer sous pavillon anglais et qui ont obtenu, à cet effet, la nationalisation dans les formes légales, des navires construits en Angleterre, mais destinés à être vendus à des étrangers. Les navires anglais proprement dits reçoivent ce caractère de leur enregistrement; les autres navires ne sont qu'un objet de spéculation industrielle, dont la vente est régie par le droit commun, applicable aux choses commerciales; mais ce n'est point pour eux que la loi a tracé les formes particulières de transmission, qui montrent jusqu'à quel point la nation anglaise est jalouse de sa supériorité maritime. Cette différence ressort déjà de ce que l'enregistreur est tenu de dresser acte de la vente de tout navire à un étranger, afin que ce navire ne puisse jouir des priviléges particuliers attachés à la marine anglaise. Nous avons indiqué précédemment (voir *suprà*, Angl., p. 25 et suiv.), les conditions prescrites pour qu'un navire obtienne la nationalité anglaise. Nous verrons aussi, au chapitre suivant, en traitant de l'hypothèque maritime, les conditions auxquelles le créancier hypothécaire sur navire peut poursuivre la vente, et celles prescrites au propriétaire même du navire. Ainsi le propriétaire de navire ne peut le vendre ou l'hypothéquer qu'après avoir obtenu de l'enregistreur les certificats d'hypothèque ou de vente qui lui en donnent le pouvoir. La vente du

navire à une personne ayant la capacité légale d'acquérir un navire anglais doit être enregistrée à nouveau. Ces formalités ne s'appliquent, bien entendu, qu'aux navires enregistrés comme navires anglais à l'un des bureaux de contrôle établis dans le Royaume-Uni ou les colonies.

L'enregistrement et le certificat qui en est délivré constituent ainsi le titre de nationalisation du navire et équivalent à la lettre de francisation, usitée en France. Le certificat d'enregistrement est par lui-même un titre authentique, faisant foi quant au droit de propriété et quant à la justification de l'intérêt de l'assuré sur navire.

La vente peut être volontaire de la part des propriétaires du navire, ou forcée, c'est-à-dire poursuivie à la requête des créanciers; elle peut aussi être provoquée par le capitaine, dans les cas déterminés par la loi.

Les copropriétaires d'un navire sont, entre eux, des coparticipants dont chacun n'a de droits que sur sa part. Il s'ensuit que le quirataire a sans doute le droit de céder sa part à toute personne ayant qualité pour l'acquérir; mais qu'il ne peut provoquer de licitation entre ses coparticipants, ni exiger la vente de l'intégralité du navire. D'un autre côté, la majorité des copropriétaires, qui fait loi, en cas de dissentiment, ne suffit pas pour autoriser la vente du navire. Tout membre de la minorité est en droit, toutes les fois qu'il n'y a pas unanimité, d'exiger la restitution de sa part et d'empêcher la sortie du navire avant qu'il n'ait obtenu son remboursement, ou qu'il n'ait été donné caution à cet effet. Nous avons déjà examiné ces divers points par lesquels la législation anglaise diffère essentiellement de la législation française (voir *suprà*, Angl., p. 114 et 115).

Le capitaine peut, comme mandataire légal des propriétaires, vendre le navire, lorsqu'il y a nécessité justifiée, notamment lorsqu'il lui est impossible, en cours de voyage, de faire exécuter les réparations nécessaires, ou lorsqu'il ne trouve pas à emprunter à cet effet. En tout cas, la vente du navire doit, dans ces circonstances, être approuvée par le tribunal compétent, et elle est opérée dans les conditions et suivant les formes usitées au lieu de la vente.

La vente du navire ne peut avoir lieu que par un acte écrit, contenant, pour la parfaite régularité, l'énonciation du certificat d'enregistrement. L'acte de vente, quand il n'est pas authentique, peut être attaqué et doit être prouvé, quant à sa date, à sa signature et à son contenu, par tous les moyens de preuve admis pour les autres contrats. — L'acte de vente est ensuite transcrit sur le registre du bureau de contrôle.

Tout capitaine, lorsqu'un navire a été vendu en mer, doit, dès qu'il en est instruit, conduire directement son navire au lieu du déchargement, et de là au port de mer auquel il appartient ou dans un autre port de mer où il puisse être enregistré. Il peut prendre chargement dans tout port de mer qui se trouve sur sa route, pour le port où son bâtiment doit être enregistré (Statut 42, Georges III, chap. LXI, § 18). Tout retard dans l'accomplissement de cette disposition a pour effet de dénationaliser le navire, lorsque, dans l'espace d'une année, ou de deux ans, s'il s'agit d'un voyage au cap Horn ou au cap de Bonne-Espérance, il n'a point abordé à un port où il ait pu être enregistré.

On a plusieurs fois soulevé, devant les tribunaux étrangers, la question de savoir si, en cas de concurrence entre plusieurs acheteurs d'un navire anglais, la préférence devait être donnée à celui qui primait les autres par la date de l'enregistrement de son acte de vente, dans les formes de la loi étrangère où l'acte était passé, ou si l'on devait préférer, conformément à la loi anglaise, celui qui primait les autres par la date de la mention de la vente sur le livre de l'enregistreur du bureau de contrôle compétent.

La jurisprudence française a admis que le navire anglais conservait, même dans les ports français, son caractère de nationalité et de propriété anglaise, et qu'on devait appliquer la loi de ce pays, soit pour l'attribution de propriété, soit pour la distribution du prix de vente de ce navire (Rouen, 3 mars 1857; Mars., 25 mai 1835; Havre, 25 janv. 1858). — Le tribunal d'Anvers (17 fév. 1865) a admis une jurisprudence contraire, en décidant qu'un navire anglais, vendu judiciairement à l'étranger, sans que la vente eût été enregistrée conformément à la loi anglaise, était valablement aliéné, et que, par suite, ce navire ne pouvait plus

être l'objet de poursuites en Belgique, à raison de dettes antérieures à la vente.

Danemark. — La législation danoise est muette sur la vente volontaire ou forcée des navires; la vente est réglée suivant les principes généraux en matière de vente commerciale; on observe, quant à la saisie et à la vente judiciaire, les règles de la procédure civile. Nous renvoyons à ce que nous avons dit précédemment sur la capacité d'acquérir la propriété d'un navire (voir *suprà*, Danem., p. 29 et 30), et sur le règlement des droits sur le navire entre coparticipants (voir *suprà*, Danem., p. 117 et 118).

Suède. — Le Code maritime suédois ne trace aucune règle particulière sur la vente soit volontaire, soit forcée du navire; les formalités de l'adjudication sont celles établies par les lois sur la procédure civile. La loi suédoise ne nous présente de dispositions spéciales sur cet objet qu'en ce qui concerne l'obligation pour tout copropriétaire de navire qui veut vendre sa part, de proposer la vente à ses coparticipants, par préférence à tous autres (voir *suprà*, Suède, p. 120).

Norwége. — Même législation qu'en Danemark (*voir suprà*, Danem., p. 1251). Nous renvoyons à ce que nous avons dit dans la première Partie, sur la capacité d'acquérir la propriété d'un navire (voir *suprà*, p. 31).

Russie. — La conservation du gage des créanciers privilégiés sur navire trouve certaines garanties dans cette disposition de la loi que les Russes ne peuvent vendre leurs navires dans les ports étrangers, sans l'intermédiaire des consuls de leur nation. Dans les ports où il n'y a point de consuls, les navires peuvent être vendus par l'intermédiaire des autorités locales, de notaires ou de courtiers, mais à la charge d'en donner avis au consul le plus voisin, qui devra également en prévenir le ministre du commerce extérieur. Dans les ports russes, la vente s'opère par le ministère des courtiers. — Les douanes russes ne peuvent accorder aux vaisseaux achetés à des étrangers par des Russes, le droit de sortir des ports de l'Empire qu'après avoir reçu des acheteurs les documents propres à établir que toutes les formalités ont été remplies (art. 547 à 550). Les marchands des deux premières guildes peuvent seuls acquérir des navires étrangers; mais tout

sujet russe peut acquérir des navires russes. Enfin une loi du 21 mars 1836 dispose : Lorsqu'un navire russe est vendu à un étranger, tous les titres appartenant à ce navire doivent être adressés à qui de droit pour être examinés. — En cas de perte de l'acte de propriété du navire, ou dans l'impossibilité de le représenter, la loi permet la preuve de l'acquisition par les livres, correspondances et autres documents écrits, et même par témoins.

Nous renvoyons à ce que nous avons déjà dit, dans la première partie, sur la capacité légale d'acquérir la propriété d'un navire (voir *suprà*, Russie, p. 32).

La législation russe ne contient pas de dispositions spéciales sur la saisie et la vente judiciaire des navires.

Malte (Ile de). — Les navires sont meubles, et comme tels, soumis aux dispositions qui régissent les choses mobilières, sauf le droit d'hypothéquer les navires, conformément à la loi anglaise applicable, sur cette matière, dans les colonies, et sauf la constitution de priviléges particuliers au droit maritime. Nous renvoyons à ce que nous avons dit, dans ce chapitre, sur les formalités exigées par la loi anglaise pour la vente des navires (voir *suprà*, Angl., p. 1249).

États-Unis. — La législation des États-Unis a maintenu, avec la même jalousie que l'Angleterre, et en reproduisant, à cet égard, la législation anglaise, le privilége de nationalité attaché à l'enregistrement du navire (voir *suprà*, Angl., p. 1249).

Nous avons indiqué, dans la première Partie, les conditions de capacité légale pour acquérir la propriété d'un navire américain (voir *suprà*, États-Unis, p. 35 et suiv.).

La vente du navire doit faire l'objet d'un acte écrit, et contenir l'acte d'enregistrement du navire (Acte du 31 déc. 1792, sect. XXXI). A défaut de cette formalité, la vente n'est pas nulle entre les parties ; mais le navire perd les priviléges attachés à l'enregistrement. — Après la vente, le navire est soumis à un nouvel enregistrement, sous son ancien nom ; et le certificat d'enregistrement primitif doit être remis au directeur de l'enregistrement, qui en délivre un nouveau. Nous avons déjà indiqué cette obligation et les délais dans lesquels elle doit être remplie (voir

suprà, p. 37 et 38). — Si le navire est vendu, hors du territoire, à un citoyen américain, il conserve tous les priviléges d'un bâtiment soumis à l'enregistrement, pourvu qu'il ait été précédemment enregistré, et que, dans les trois jours de son arrivée dans un port américain, le capitaine ait renouvelé son acte d'enregistrement (Acte du Congrès de mars 1803). — La vente d'un navire neutre ne peut être réalisée qu'après autorisation du tribunal compétent.

Brésil. — Nous avons vu, dans la première Partie, les conditions de capacité légale pour acquérir la propriété d'un navire brésilien (voir *suprà*, Brésil, p. 38 et suiv.). Nous renvoyons aussi à la première Partie pour les règles relatives à la licitation entre copropriétaires d'un navire (voir *suprà*, Brésil, p. 126 et 127).

La vente ou l'hypothèque d'un navire brésilien, destiné à la navigation en haute mer, peut être faite par acte authentique; l'acte de vente ou d'hypothèque doit contenir, à peine de nullité, la mention de l'enregistrement du navire et toutes les mentions consignées sur le registre. — Tous les agrès, apparaux et autres objets appartenant au navire et se trouvant à bord au moment de la vente, sont compris dans la vente du navire, lors même qu'il n'en est pas fait mention expresse dans l'acte, à moins qu'il n'y ait convention contraire. — Si le navire est vendu pendant le voyage, l'acquéreur a droit au fret gagné pendant ce voyage; mais si, à la date du contrat, le navire était déjà arrivé au port de destination, le fret resterait acquis au vendeur, sauf convention contraire (art. 468 et 469 du Code de comm. brésil).

En cas de faillite ou d'insolvabilité du propriétaire du navire, toutes les actions et créances privilégiées sur le navire sont préférées, sur le prix de la vente du navire, à toutes les autres créances de la masse. — Le vendeur est tenu de remettre à l'acheteur une note signée de tous les créanciers privilégiés sur le navire, laquelle doit être annexée à l'acte de vente, à la suite de la mention de l'enregistrement du navire. L'omission de quelque créance privilégiée est présumée faite de mauvaise foi par le vendeur, et l'acheteur a contre celui-ci une action criminelle, dans le cas où il est poursuivi en paiement par le créancier non déclaré (art. 475 et 476).

Si la vente est faite judiciairement, toute responsabilité du navire en faveur des créanciers est éteinte dès l'instant où l'adjudication a eu lieu, et les créanciers n'ont plus de recours que sur le prix. Toutefois, s'il résulte de l'acte d'enregistrement du navire qu'il est affecté en gage à quelque créance privilégiée, le produit de la vente doit être consigné judiciairement, et la consignation ne peut être levée avant l'expiration du délai de prescription des créances privilégiés, ou avant qu'il n'ait été justifié du paiement, à moins qu'il n'ait été fourni caution; la mainlevée donnée en dehors de ces conditions serait nulle. Le créancier au préjudice duquel un paiement aurait été fait à une autre personne à qui le paiement n'était pas dû, aurait une action en répétition; il aurait même une action solidaire contre le juge ou le greffier qui aurait délivré ou signé l'ordre ou le mandat (art. 477).

On suit, pour l'adjudication des navires, les règles prescrites pour l'adjudication des autres objets mobiliers; de plus, l'annonce des enchères est faite dans les lieux publics, et il en est fait trois publications par avis insérés, de huit jours en huit jours, dans les journaux de la localité particulièrement affectés à ces publications; et s'il n'y en a pas, dans les journaux de la localité la plus voisine. Dans les ventes judiciaires, les frais de saisie et d'adjudication sont préférés à toutes les autres créances privilégiées (art. 478).

Tant que dure la responsabilité du navire à l'égard des créances privilégiées, tout créancier muni d'un titre légitime peut provoquer la saisie, en quelque port de l'Empire que se trouve le navire, pourvu qu'il n'ait pas encore reçu de chargement ou qu'il n'ait pas encore reçu à bord plus du quart de son chargement total. Cette règle ne s'applique pas à la créance pour fournitures faites dans le même port et pour le même voyage. — Aucun navire ne peut être saisi ou arrêté pour une dette non privilégiée, si ce n'est dans le port de sa matricule; même dans ce cas, les débiteurs sont soumis de droit à l'obligation de fournir caution en justice, et la saisie doit être précédée d'une demande judiciaire intentée contre le débiteur, devant le tribunal compétent (art. 479 et 480).

L'art. 481 reproduit l'art. 604 du Code espagnol (voir *suprà*,

Esp., p. 1244) sur la défense de saisir le navire prêt à mettre à la voile.

Les navires étrangers, mouillés dans les ports brésiliens, ne peuvent être saisis, même alors qu'ils n'ont pas encore pris charge, pour dettes non contractées sur le territoire brésilien pour les besoins du navire ou de la cargaison; il y a exception dans le cas où la dette résulte d'une lettre de grosse ou d'une lettre de change souscrite, pour les besoins du navire ou de la cargaison, en pays étranger, mais payable sur une place de l'Empire. — Aucun navire ne peut être saisi, arrêté ou exécuté pour sa valeur totale, à raison des dettes particulières de l'un des copropriétaires du navire; le créancier ne peut faire valoir ses droits que sur la part de son débiteur, et cela, sans entraver la navigation du navire, pourvu toutefois qu'il soit donné caution par les co-participants du débiteur (art. 482 et 483).

Buenos-Ayres. — Les navires sont réputés meubles pour tous les effets juridiques, sous les modifications et restrictions introduites par la loi; ils s'acquièrent de la même manière que les autres objets qui sont dans le commerce. Cependant la propriété de tout bâtiment de plus de six tonneaux ne peut se transmettre, en tout ou en partie, que par un acte écrit transcrit sur un registre public, tenu à cet effet. — La propriété de bâtiments appartenant à des citoyens argentins, vendus en pays étranger à des étrangers, se transmet selon les lois et usages du lieu du contrat (art. 1014 à 1016 du Code de comm. argentin).

Les art. 1017 et 1018 reproduisent les dispositions des art. 468 et 469 du Code brésilien sur les objets compris dans la vente d'un navire (voir *suprà*, Brésil, p. 1254).

La possession d'un navire, sans titre d'acquisition, n'en attribue pas la propriété, quelle que soit la durée de la possession (art. 1019).

Nous renvoyons à ce que nous avons dit, dans les chapitres I et II de la première Partie, sur la capacité légale requise pour acquérir la propriété d'un navire, et sur la licitation entre les co-participants (voir *suprà*, Buenos-Ayres, p. 41 et 128 et suiv.).

L'art. 1025 du Code argentin reproduit l'art. 478 du Code brésilien sur les formes à suivre pour la vente judiciaire des navires;

les art. 1026, 1027 et 1032 reproduisent également les art. 475, 476 et 483 du Code brésilien; l'art. 1030 est conforme à l'art. 604 du Code espagnol (voir *suprà*, Esp., p. 1244).

Tant que dure la responsabilité du navire, à raison des obligations privilégiées, le navire peut être saisi, en quelque port de l'État qu'il se trouve, sur les poursuites des créanciers munis de titres en due forme. En l'absence du propriétaire du navire ou de l'armateur, le saisissant procède contre le capitaine. — Aucun navire ne peut être saisi ni arrêté, à moins qu'il ne soit dans le port de sa matricule, par un créancier non privilégié. Même dans le port de sa matricule, le navire ne peut être saisi que dans les cas dans lesquels les débiteurs sont tenus de régler le paiement, d'après les lois générales, et après que le créancier a intenté l'action qui lui compète (art. 1028 et 1029).

Les navires étrangers, mouillés dans les ports de l'État, ne peuvent être saisis, bien qu'ils n'aient pas encore pris chargement, à raison de dettes qui n'ont pas été contractées sur le territoire de l'État, qui ne l'ont pas été pour les besoins de ces navires ou de leur cargaison, ou qui ne sont pas payables dans l'État (art. 1031).

Toutes les fois qu'il est procédé à la saisie d'un navire, le procès-verbal de saisie doit détailler tous les agrès et apparaux dépendant du navire et appartenant à son propriétaire (art. 1033).

Chili. — Les navires sont meubles; ils répondent des dettes communes et privilégiées du propriétaire et peuvent être saisis par les créanciers respectifs, même s'ils se trouvent entre les mains de tiers. — Le navire conserve son identité, même quand les matériaux dont il est composé sont successivement vendus. Cependant le navire qui a été démoli, puis reconstruit avec les mêmes matériaux, est considéré comme un bâtiment nouveau et distinct. — Aucun navire n'est réputé chilien s'il n'a pas été immatriculé, conformément à la loi (art. 825 à 827 du Code de comm. chil.)

La propriété des navires chiliens, vendus hors du territoire de la République, se transmet selon les lois et usages en vigueur au lieu du contrat. — La vente du navire comprend celle de tous ses agrès et apparaux, à moins de convention contraire. — Si le

navire est vendu pendant le voyage, on comprend dans la vente le fret gagné depuis que le navire a reçu son dernier chargement ; mais si, lors de la vente, il était arrivé à destination, le fret appartient au vendeur. Toutefois les parties peuvent, dans ces deux cas, stipuler ce qui leur convient.

La vente du navire n'est valable, vis-à-vis des tiers, que si elle est faite par acte authentique, transcrit sur un registre à ce destiné. Cette règle n'est prescrite que pour les navires de plus de dix tonneaux. La même disposition s'applique à la propriété d'un navire qu'une personne construit ou fait construire pour son compte. L'acquisition par legs, succession ou prise, se prouve, suivant les cas, par le testament, l'acte d'adjudication ou la sentence du tribunal compétent. — La vente d'un navire faite à l'intérieur ou hors de la République ne peut se faire qu'en respectant les créances privilégiées en vertu de la loi. Le vendeur doit remettre à l'acheteur la liste de toutes les dettes privilégiées sur le navire, et cette liste est insérée dans l'acte de vente dressé entre les parties. L'omission de l'une de ces formalités entraîne, contre le vendeur, une présomption de mauvaise *foi (art. 830* à 834).

Tout créancier du navire peut en requérir la saisie et la vente, en quelque port de la République qu'il se trouve. — Le navire prêt à mettre à la voile ne peut être saisi pour dettes de fournitures ou d'approvisionnements en vue du voyage projeté. Le navire est réputé prêt à mettre à la voile, dès que le capitaine a obtenu du gouverneur de la marine ses lettres d'expédition. — Les navires étrangers, mouillés dans les ports de la République, ne peuvent être saisis pour dettes non contractées sur le territoire chilien, pour les besoins de l'expédition.

Les capitaines et patrons du navire ne sont pas autorisés, en vertu de leur mandat légal, à vendre le navire qui leur est confié. Mais, en cas d'innavigabilité du navire, ils peuvent en faire autoriser la vente par le tribunal de commerce du premier port d'escale ou de relâche où ils abordent, en justifiant du dommage éprouvé par le navire et de l'impossibilité de le réparer pour continuer le voyage. La vente se fait alors dans les formes des ventes judiciaires. Quand l'innavigabilité se produit dans un port

étranger, la vente est ordonnée après enquête devant le consul chilien; à défaut de consul, devant le juge de commerce; et à défaut de tribunal de commerce, devant la justice ordinaire du lieu (art. 142 à 846).

Les navires ne peuvent être vendus judiciairement que dans les formes établies par l'art. 847, lequel reproduit l'art. 478 du Code brésilien (voir *suprà*, Brésil, p. 1253).

Nous renvoyons aux chapitres I et II de la première Partie, sur la capacité légale d'acquérir la propriété des navires, et sur la licitation entre les copropriétaires d'un navire (voir *suprà*, Chili, p. 41 et 135).

Pérou. — Le Code de commerce péruvien reproduit identiquement les dispositions du Code espagnol, sur la vente volontaire ou forcée des navires (voir *suprà*, Esp., p. 1243). Nous renvoyons aux chapitres I et II de la première Partie, sur la capacité d'acquérir la propriété des navires, et sur la licitation entre copropriétaires (voir *suprà*, Pérou, p. 42 et 141).

Amérique centrale. — Mexique. — Même législation qu'en Espagne (voir *suprà*, Esp., p. 1243; — et première Partie, Uruguay, p. 43; Paraguay, p. 44; Mexique, *ibidem;* nouvelle Grenade, *ibidem;* Salvador, p. 45; Venezuela, *ibidem;* Amérique centrale et Mexique, p. 141).

Pays musulmans. — Les formes de l'adjudication des navires sont réglées par la loi du pavillon; l'adjudication a lieu en présence du consul de la nation auquel appartient le navire (Voir *suprà*, Pays musulmans, p. 46; et *infrà*, cinquième Partie, *Compétence et procédure*).

CHAPITRE II

DES PRIVILÉGES ET DE L'HYPOTHÈQUE MARITIME.

LÉGISLATION FRANÇAISE.

Dans un premier paragraphe, nous traiterons de la classification des priviléges, de l'exercice des droits et

actions qu'ils confèrent et de leur extinction; le second paragraphe aura pour objet l'hypothèque maritime.

§ 1. — Des priviléges.

1° *Classification des priviléges.* — Depuis la loi des 10-21 décembre 1874 sur l'hypothèque maritime, les créances sur navire sont de trois sortes, ainsi classées, suivant leur rang de préférence: les créances privilégiées, les créances hypothécaires et les créances chirographaires.

La nature et l'objet des priviléges sur navire sont indiqués par les principes généraux du droit.

Art. 2095 du Code civil : — « Le privilége est un droit que la qualité de la créance donne à un créancier d'être préféré aux autres créanciers, même hypothécaires. »

Art. 2096 : — « Entre les créanciers privilégiés, la préférence se règle par les différentes qualités des priviléges. »

Art. 2097 : — « Les créanciers privilégiés qui sont dans le même rang sont payés par concurrence. »

Art. 2098 : — « Les priviléges, à raison des droits du trésor de la République, et l'ordre dans lequel ils s'exercent, sont réglés par les lois qui les concernent. »

Il faut noter, en outre, les priviléges généraux sur les meubles et les immeubles, tels qu'ils sont déterminés par les art. 2104 et 2101 du Code civil.

L'art. 191 du Code de commerce énumère les diverses créances privilégiées, et le rang de chacune d'elles est justifié par son objet. Ainsi la loi classe d'abord les frais de réalisation du prix; puis ceux de conservation du navire; en troisième lieu, les frais de construction et fournitures faites pour le navire; et en quatrième lieu, les

créances hypothécaires, quel qu'en soit l'objet, suivant l'ordre de date.

Art. 191 : — « Sont privilégiées, et dans l'ordre où elles sont rangées, les dettes ci-après désignées :

« 1° Les frais de justice et autres, faits pour parvenir à la vente et à la distribution du prix. »

Dans les frais de justice, on ne comprend évidemment pas ceux qui sont faits par chaque créancier pour le recouvrement de sa créance ; ces frais suivent le sort de la créance même.

« 2° Les droits de pilotage, tonnage, cale, amarrage et bassin ou avant-bassin. »

Les salaires des pilotes lamaneurs sont fixés par les tarifs de leur port d'attache ; et les pilotes ne sont en droit de rien réclamer au delà, si ce n'est lorsqu'ils apportent un secours extraordinaire, en cas de tempête ou de naufrage, ou lorsque leur chaloupe subit des avaries. Ils peuvent être privés de leur salaire, en cas d'infraction aux règlements. Le salaire des *pilotes pratiques* est également privilégié ; mais aucun privilége n'est attaché au salaire des *pilotes hauturiers*.

Les droits de tonnage qui ne subsistent que pour les navires étrangers, sont considérés comme un moyen de protéger le commerce national. Mais d'excellents esprits considèrent plutôt ces entraves qui ont survécu au moyen âge comme contraires à l'intérêt général bien entendu ; nous avons déjà signalé le mouvement qui s'opère dans les Pays-Bas et en Belgique pour arriver à leur suppression.

Les droits de cale, d'amarrage, de bassin ou d'avant-bassin sont aussi des taxes perçues par la régie du trésor public.

Quoi qu'il en soit, la loi considère ces frais comme étant de conservation et faits dans l'intérêt du navire ; ils sont constatés par des états que délivre l'administration compétente.

« 3° Les gages du gardien, et frais de garde du bâtiment, depuis son entrée dans le port jusqu'à la vente. »

La créance du gardien établi par l'huissier après la saisie étant comprise dans les frais de justice, il ne s'agit ici que du salaire du gardien placé par le capitaine pour la surveillance du navire.

« 4° Le loyer des magasins où se trouvent déposés les agrès et les apparaux. »

Remarquons que le locataire n'a pas seulement un privilége sur les objets déposés dans ses magasins, mais que ce privilége s'étend sur le navire même, les agrès et apparaux étant considérés, malgré le désarmement du navire, comme faisant toujours corps avec lui.

S'il y a plusieurs locateurs, ils viennent au même rang, sans que chacun d'eux ait droit à un privilége spécial sur les objets déposés dans ses magasins, à moins que ces objets ne soient vendus indépendamment du navire.

« 5° Les frais d'entretien du bâtiment et de ses agrès et apparaux, depuis son dernier voyage et son entrée dans le port. »

« 6° Les gages et loyers du capitaine et autres gens de l'équipage employés au dernier voyage. »

Ce privilége n'existe pas si les marins sont engagés au profit et fret. Le voyage commence à l'époque de l'armement et finit à celle du désarmement. Nous renvoyons à ce que nous avons déjà dit précédemment sur le privilége attaché aux loyers des matelots (voir *suprà*, p. 161 à 163).

« 7° Les sommes prêtées au capitaine pour les besoins du bâtiment pendant le dernier voyage, et le remboursement du prix des marchandises par lui vendues pour le même objet. »

Il est essentiel, pour l'existence de ce privilége, que les sommes aient été fournies ou les marchandises vendues pour les besoins du navire ; car si le capitaine consommait à terre les sommes ainsi réalisées et qu'il ne continuât pas le voyage, le prêteur des fonds ou le propriétaire des marchandises n'aurait contre l'armement qu'un recours dépouillé de tout privilége (Cass., 20 fév. 1844; Mars., 27 mars 1866).

Les priviléges de cette nature concourent entre eux, sans égard aux dates respectives des prêts et des ventes. Cependant l'art. 191-7° doit se concilier avec l'art. 323 qui dispose : — « Les emprunts faits pour le dernier voyage du navire sont remboursés par préférence aux sommes prêtées pour un précédent voyage... » Aussi décide-t-on que l'art. 191-7° s'entend des prêts faits dans le même port, et que l'art. 323 se réfère à des sommes prêtées dans des ports différents. Du reste, nous renvoyons à ce que nous avons dit, en traitant du contrat à la grosse, sur le concours des prêteurs entre eux et sur le privilége affecté aux prêts à la grosse (voir *suprà*, *Des contrats à la grosse*, p. 1154 et 1161).

« 8° Les sommes dues au vendeur, aux fournisseurs et ouvriers employés à la construction, si le navire n'a point encore fait de voyage; et les sommes dues aux créanciers pour fournitures, travaux, main-d'œuvre, pour radoub, victuailles, armement et équipement, avant le départ du navire, s'il a déjà navigué. »

Remarquons qu'ici il s'agit, dans le premier cas, des

créances affectant un navire entièrement neuf et qui n'a pas encore navigué ; et, dans le second cas, de créances qui sont nées, non pendant le voyage, mais au port d'expédition, et pour des travaux ou des fournitures à la suite desquels le navire a entrepris un voyage.

Le vendeur est privilégié, même en cas de *faillite*, pourvu que le navire n'ait pas navigué depuis la vente. Quant aux ouvriers employés à la construction du navire, on distingue s'ils ont travaillé pour le compte d'un entrepreneur à forfait ; car, dans ce cas, il suffit qu'ils aient eu connaissance de ce marché, pour qu'ils n'aient aucun recours privilégié sur le navire ; ils ont seulement droit aux sommes que l'armateur peut rester devoir à l'entrepreneur. Les fournisseurs de matériaux ne sont aussi privilégiés que s'ils ignorent le forfait et qu'ils traitent ainsi directement avec l'armateur. Si le navire a voyagé, le vendeur, les ouvriers et fournisseurs perdent leur privilége.

On a agité la question de savoir, à l'égard de fournitures faites à l'étranger, si l'affection d'un privilége et le rang de ce privilége étaient déterminés par la loi du pays où la dette a été créée ou par la loi du pavillon du navire. Mais l'opinion qui a prévalu, c'est que la loi du pavillon fixait seule la nature de la créance (Mars., 17 oct. 1865). Du reste, la doctrine est unanime pour approuver cette jurisprudence.

« 9° Le montant des primes d'assurances faites sur le corps, quille, agrès, apparaux, et sur armement et équipement du navire, dues pour le dernier voyage. »

Nous renvoyons ici à ce que nous avons dit, au chapitre *de la Prime* (voir *suprà*, p. 667).

« 10° Les dommages-intérêts dus aux affréteurs, pour le

défaut de délivrance des marchandises qu'ils ont chargées, ou pour remboursement des avaries souffertes par les dites marchandises par la faute du capitaine ou de l'équipage. »

L'art. 191, modifié par l'art. 27 de la loi des 10-21 décembre 1874, sur l'hypothèque maritime, se termine par la disposition suivante :

« Les créanciers hypothécaires sur le navire viendront dans leur ordre d'inscription, après les créances privilégiées. »

La disposition nouvelle exclut le privilége des prêteurs à la grosse sur navire, lorsque le prêt a été consenti au port d'expédition, et non en cours de voyage. En effet, le législateur devait, avant d'avoir admis l'hypothèque maritime, attribuer un caractère privilégié à cette sorte de créances, et le privilége se justifiait par leur nature même ; mais aujourd'hui que tout créancier peut se constituer un gage sur le navire par l'inscription hypothécaire, et que les prêteurs avant le départ sont ainsi suffisamment nantis, le législateur a pu, sans léser leurs droits, supprimer le privilége qui leur était autrefois accordé.

L'art. 191 ne traite que des priviléges sur navire ; nous renvoyons, en ce qui concerne le privilége de sauvetage, à ce que nous avons dit précédemment (voir *suprà*, ch. XIII, § 7 3° *Du concours entre prêteurs à la grosse et assureurs*, p. 1156).

Nous avons vu également, au *Contrat d'affrétement*, comment se règle le privilége de l'armateur pour le paiement du fret (voir *suprà*, p. 396).

Nous avons traité, sur le contrat à la grosse, de l'emprunt sur marchandises (voir *suprà*, p. 1161).

Enfin nous rappelons le privilége du commissionnaire

sur la valeur des marchandises à lui expédiées, déposées ou consignées, tel qu'il est réglé par les art. 95 et 92 du Code de commerce (Voir *Droit commercial terrestre*, 1er vol., p. 354). Nous ajouterons que la consignation à laquelle est attaché le privilége s'opère par l'inscription en douane de la qualité de consignataire. Outre son privilége particulier, le consignataire qui rembourse les créanciers qui ont fait des fournitures sur le navire, est subrogé dans leurs droits et actions.

2° *De la justification des priviléges.* — Les formalités nécessaires pour la conservation des priviléges sont ainsi réglées par l'art. 192 du Code de commerce : — « Le privilége accordé aux dettes énoncées dans le précédent article ne peut être exercé qu'autant qu'elles seront justifiées dans les formes suivantes : — 1° Les frais de justice seront constatés par les états de frais arrêtés par les tribunaux compétents ; — 2° Les droits de tonnage et autres, par les quittances légales des receveurs ; — 3° Les dettes désignées par les numéros 1, 3, 4 et 5 de l'art. 191 seront constatées par des états arrêtés par le président du tribunal de commerce ; — 4° Les gages et loyers de l'équipage, par les rôles d'armement et désarmement arrêtés dans les bureaux de l'inscription maritime ; — 5° Les sommes prêtées et la valeur des marchandises vendues pour les besoins du navire pendant le dernier voyage, par des états arrêtés par le capitaine, appuyés de procès-verbaux signés par le capitaine et les principaux de l'équipage, constatant la nécessité des emprunts (art. 234 du Code de comm.) ; — 6° La vente du navire par un acte ayant date certaine, et les fournitures pour l'armement, équipement et victuailles du navire, seront constatées par les mémoires, factures ou états visés par

le capitaine et arrêtés par l'armateur, dont un double sera déposé au greffe du tribunal de commerce avant le départ du navire, ou, au plus tard, dans les dix jours après son départ; — 7° Les primes d'assurances seront constatées par les polices ou par les extraits des livres des courtiers d'assurances; — 8° Les dommages-intérêts dus aux affréteurs seront constatés par les jugements, ou par les décisions arbitrales qui seront intervenues. »

Le défaut de justification entraîne la déchéance du privilége (Aix, 18 mars 1853; Mars., 27 mars 1866), et la créance devient pure et simple.

La constatation des fournitures pour construction ou celle de la main-d'œuvre se fait suivant le droit commun.

3° *De l'extinction des priviléges.* — Le privilége du prêteur sur navire n'est pas éteint par la transmission du navire à un autre propriétaire. Tel est le principe général; mais l'intérêt de la navigation y a fait déroger. Ainsi, lorsque la vente du navire a lieu en justice, le prêteur conserve ses droits en se conformant à l'art. 212 du Code de commerce, qui est ainsi conçu : — « Pendant trois jours après celui de l'adjudication, les oppositions à la délivrance du prix seront reçues; passé ce temps, elles ne sont plus admises. »

Si la vente est volontaire, l'extinction du privilége du prêteur s'opère dans les conditions exprimées par les art. 193 et 194 du Code de commerce.

Art. 193. — « Les priviléges des créanciers seront éteints; — Indépendamment des moyens généraux d'extinction des obligations; — Par la vente en justice faite dans les formes établies par le titre suivant; — Ou lorsqu'après une vente volontaire, le navire aura fait un voyage

en mer sous le nom et aux risques de l'acquéreur; et sans opposition de la part des créanciers du vendeur. »

Art. 194. — « Un navire est, censé avoir fait un voyage en mer; — Lorsque son départ et son arrivée auront été constatés dans deux ports différents et trente jours après le départ; — Lorsque, sans être arrivé dans un autre port, il s'est écoulé plus de soixante jours entre le départ et le retour dans le même port, ou lorsque le navire, parti pour un voyage de long cours, a été plus de soixante jours en voyage, sans réclamation de la part des créanciers du vendeur. »

On a discuté sur l'interprétation de l'art. 194. Doit-on l'entendre en ce sens que l'extinction des priviléges n'est acquise que par un voyage qui ait duré au moins trente jours? La jurisprudence a décidé que la loi ne s'entendait pas d'un voyage ayant un minimum *limité de durée*; mais qu'il suffisait que ce voyage fût accompli, et que le créancier était déchu de son privilége, faute par lui d'avoir formé opposition dans les trente jours du départ du navire, si le navire était arrivé dans un port, ou dans les soixante jours, s'il avait toujours tenu la mer (Mars., 10 mars 1830 et Rennes, 24 déc. 1858).

On s'est demandé aussi comment la loi devait être appliquée, lorsque le navire était vendu en cours de voyage, et à partir de quel moment commençait le voyage qui purge la dette. Il semble conforme à l'esprit de la loi de ne point faire courir le délai tant que le navire n'est pas rentré à son port d'armement, ou au moins à tout autre port de France. Remarquons néanmoins que la loi manque de solution dans le cas où le navire, dénationalisé par l'achat, effectue son retour dans un port étranger. Il y a là une lacune que nous ne pouvons que signaler.

L'art. 193 s'en réfère, pour l'extinction du droit de suite, aux moyens généraux. Ainsi il est éteint par le paiement, par novation, par remise volontaire de la créance ou du privilége qui y est attaché, par la compensation, par la confusion, par la perte de la chose, par nullité ou par rescision, par l'effet de la condition résolutoire, par la prescription de la créance ou du privilége. L'art. 193 signale encore, parmi les modes d'extinction, la vente judiciaire, et enfin la vente volontaire, accompagnée d'un signe de possession qui fasse connaître aux créanciers la transmission de propriété. Le navire doit, par exemple, avoir navigué sous le nom et aux risques de l'acquéreur, c'est-à-dire que celui-ci doit avoir fait transcrire son acte de vente sur les registres de la douane et avoir pris le congé sous son nom (Cass., 16 mars 1864). Enfin il faut aussi que le voyage ait été terminé sans opposition de la part des créanciers; car ceux-ci peuvent toujours empêcher l'extinction de leur droit, après la vente volontaire, par la notification d'une opposition à l'acquéreur. Dès ce moment, l'acquéreur doit payer le prix ou faire le délaissement du navire.

Il a été admis que le droit de suite sur le navire passé en d'autres mains par vente volontaire, pouvait être exercé non-seulement par les créanciers privilégiés sur navire, mais aussi par tous autres créanciers du vendeur (Rouen, 20 mai 1863). En effet l'art. 190 a pu dire que les navires sont spécialement affectés aux créances que la loi déclare privilégiées; mais en indiquant cette préférence, le législateur n'a évidemment pas entendu priver les autres créanciers du vendeur du droit de suite qui ne leur était pas contesté par l'ancienne législation.

Nous examinerons au paragraphe suivant les conditions

dans lesquelles le créancier hypothécaire sur navire exerce le droit de suite, ainsi que les règles applicables à la purge des hypothèques maritimes.

Les règles du droit maritime, relatives aux priviléges sur navire, sont sans application aux bâtiments employés dans la navigation fluviale, lesquels restent soumis aux lois qui régissent tous autres meubles.

Le privilége du prêteur sur marchandises ne s'éteint pas dans les mêmes conditions que celui attaché au prêt sur navire. En effet, on ne peut admettre le droit de suite entre les mains de l'acquéreur des marchandises. Le privilége du prêteur s'éteint alors en même temps que le droit réel sur les marchandises, par la délivrance qui en est faite à l'acheteur ; et le prêteur n'a plus qu'une action personnelle contre son débiteur. Le privilége ne s'exerce donc sur la cargaison que tant qu'elle est à *bord*, *entre* les mains du capitaine, mandataire des chargeurs, ou entre les mains d'un tiers consignataire (Aix, 18 juil. 1862 ; Caen, 15 janv. 1867 ; Cass., 8 janv. 1866). C'est par une exception spéciale que le capitaine conserve, pour le fret, son privilége sur les marchandises, pendant quinze jours après leur délivrance, à moins qu'elles ne soient sorties des mains de l'acheteur et qu'elles ne soient passées en mains tierces.

4° *De la collocation des créanciers et de la distribution du prix de vente.* — La collocation des créanciers et la distribution du prix sont faites dans l'ordre indiqué par l'art. 191. Les créanciers privilégiés sont payés avant tous les autres ; les créanciers hypothécaires viennent ensuite dans l'ordre d'inscription ; enfin les créanciers chirographaires viennent au marc le franc sur le reste du prix.

Tout créancier colloqué l'est tant pour le principal que pour les intérêts et frais (art. 214).

La demande en collocation est faite dans les trois jours de l'adjudication, aux termes de l'art. 212, quelle que soit la nature de la créance.

Bien que le navire soit considéré comme meuble, nous avons déjà vu que son pavillon déterminait sa nationalité, même sur le territoire français. Par suite, s'il s'agit de la distribution du prix d'un navire étranger, vendu en France au profit de créanciers étrangers, la collocation et la distribution du prix devront être faites suivant la loi de la nation à laquelle appartient le navire.

§ 2. — De l'hypothèque maritime.

Avant que la loi des 10-21 décembre 1874 sur l'hypothèque maritime ne fût introduite, le législateur avait déjà établi certaines dispositions ayant pour objet de permettre aux tiers de connaître le propriétaire de tout navire et de s'assurer ainsi de la solvabilité de celui avec qui ils contractaient. Un décret du 27 vendémiaire an II, notamment, ordonne qu'il soit tenu au bureau de la douane du port auquel appartient le bâtiment, un registre matricule contenant le nom du propriétaire de ce bâtiment et mentionnant les changements qui peuvent survenir dans la propriété. Ce registre est essentiellement public.

De ce principe que le registre matricule a pour objet d'offrir certaines garanties aux tiers qui font des avances ou des fournitures pour le navire, il suit que celui-là seul qui y figure comme propriétaire est légalement réputé le propriétaire du navire avec ses apparaux et de ses frets

et produits, nonobstant toute convention secrète et particulière ou toute contrelettre, d'où il résulterait que le propriétaire inscrit n'aurait cette qualité qu'en apparence et que la propriété reposerait sur d'autres têtes. En effet les conventions n'ont d'effet qu'entre les parties qui *les* consentent.

La nouvelle loi hypothécaire a eu précisément pour objet de prévenir les conventions de cette nature, si fréquentes dans la législation antérieure, et qui avaient pour but, dans l'impossibilité de constituer au vendeur du navire un gage hypothécaire, de lui conférer indirectement ce gage en luî conservant, vis-à-vis des tiers, la propriété même du navire. Le vendeur n'aurait pas pu constituer sur le navire un gage valable vis-à-vis des tiers, en présence de l'art. 2076 du Code civil : — « Dans tous les cas, le privilége ne subsiste sur le gage qu'autant que ce gage a été mis et est resté en la possession du créancier, ou d'un tiers convenu entre les parties. » En effet, d'un côté, cette disposition de la loi civile est applicable au navire réputé meuble; et d'un autre côté, le vendeur ne peut exercer la détention du gage, dans les termes de l'art. 2076, sans arrêter la navigation du bâtiment. *Il n'y* avait donc, sous le régime auquel a été substitué un droit nouveau, d'autre moyen, pour le vendeur, de s'assurer des garanties opposables aux tiers, que de garder en apparence la propriété même du navire. Nous avons déjà vu que la jurisprudence avait unanimement sanctionné la validité de ces conventions entre les parties contractantes seulement. Mais l'un des inconvénients de ce système, c'était le conflit ainsi soulevé entre le droit et l'équité, puisque le vendeur ne pouvait sauvegarder l'intérêt le plus respectable qu'à l'aide d'une fiction.

Le nantissement déguisé offrait encore un autre danger fort grave pour celui qui avait recours à ce moyen : en effet, par cela même qu'il restait propriétaire apparent, il était exposé à voir périr son propre gage par les risques d'une mauvaise exploitation du navire, puisque sa qualité de propriétaire apparent le rendait responsable vis-à-vis des tiers.

La nouvelle loi hypothécaire, en permettant au vendeur du navire et généralement à tout prêteur et même à tout fournisseur et à tout créancier ordinaire, de prendre une inscription qui lui confère un gage réel, opposable aux tiers, a fait disparaître tous ces inconvénients. Le créancier hypothécaire est même plus solidement nanti qu'il ne le serait par un privilége venant après tous ceux maintenus par l'art. 191, puisque, aux termes de la loi, le privilége sur le navire s'éteint quand le navire a cessé d'être aux mains du propriétaire débiteur (art. 193 et 194 du Code de commerce) ; tandis que, dans le système hypothécaire nouveau, le gage du créancier subsiste malgré la revente.

La loi des 10-21 décembre 1874 dispose :

Art. 1er. — « Les navires sont susceptibles d'hypothèque ; ils ne peuvent être hypothéqués que par la convention des parties. »

Comme on le voit par cette disposition, l'hypothèque maritime ne peut dériver ni de la loi ni d'un jugement ; elle n'a d'autre source que la convention.

Il suit de là que le créancier hypothécaire sur navire, primé par les créanciers privilégiés, ne saurait l'être par une hypothèque dispensée d'inscription, telle que celle de la femme, du mineur ou des autres incapables ; il ne le serait pas davantage par le légataire à qui l'art. 1017 du

Code civil accorde une hypothèque légale contre les héritiers du testateur, pour la délivrance du legs, ni par le créancier privilégié sur immeubles, à qui l'art. 2113 du Code civil accorde une hypothèque légale, au cas où il n'a pas rempli les conditions de la loi pour la conservation de son privilége ; enfin le créancier hypothécaire sur navire ne peut être primé par l'hypothèque accordée par l'art. 490 du Code de commerce à la masse des créanciers d'un débiteur failli.

Les bateaux qui naviguent sur les rivières ou dans les eaux intérieures sont-ils susceptibles d'hypothèque et bénéficient-ils de la loi nouvelle? M. Tranquille Morel, auteur d'un savant Commentaire sur *l'Hypothèque maritime*, l'a contesté, en tirant son principal argument de ce que les art. 6 § 1, 7 § 1, 11 et 15 de la loi de 1874, exigent, pour la constitution, la conservation ou la radiation de l'hypothèque, une mention sur l'acte de francisation, moyen de publicité qui ne peut exister pour les bateaux non soumis à la francisation. Mais la principale raison, c'est que, d'après la jurisprudence qui n'a pu être modifiée par la loi nouvelle, les bateaux employés à la navigation fluviale, ne sont pas même soumis aux règles de droit maritime, concernant les priviléges sur navire; et qu'ainsi on ne peut présumer que le législateur qui n'avait en vue que d'étendre le crédit maritime en fortifiant les garanties, ait voulu déroger au principe général qui soumet les bateaux aux règles de droit commun qui régissent les meubles.

Art. 2. — « Le contrat par lequel l'hypothèque maritime est consentie doit être rédigé par écrit; il peut être fait par acte sous signatures privées. — Pour l'inscription de l'hypothèque, l'acte sous seing privé ne sera passible

que du droit fixe de deux francs. Mais le droit proportionnel pourra être ultérieurement exigé dans les cas où les actes sous seing privé y sont assujettis, conformément aux lois sur l'enregistrement. »

Art. 3. — « L'hypothèque sur le navire ou sur portion du navire ne peut être consentie que par le propriétaire ou par son mandataire justifiant d'un mandat spécial. »

Ici se pose la question de savoir si la majorité des copropriétaires d'un navire pourrait, malgré l'avis contraire de la minorité, consentir hypothèque sur le navire. L'art. 3 ne semble reconnaître ce droit qu'au propriétaire ou à son mandataire ; mais il est difficile de le contester à la majorité des copropriétaires, en présence des termes généraux de l'art. 220 du Code de commerce : « En tout ce qui concerne l'intérêt commun des propriétaires d'un navire, l'avis de la majorité est suivi. ».

Nous avons déjà défini (voir *suprà*, p. 40) la nature des opérations d'intérêt commun pour lesquelles la majorité pouvait obliger la minorité. Cet intérêt commun justifié, on ne saurait refuser à la majorité le droit d'hypothéquer le navire pour garantir une créance qui aurait pour objet l'armement et l'équipement du navire ou la réalisation d'une entreprise projetée. L'art. 28 de la loi sur l'hypothèque maritime accorde déjà le droit au capitaine, dans ces divers cas, d'emprunter hypothécairement pour le compte des propriétaires, avec l'autorisation du juge; et cette disposition prouve d'abord que l'art. 3 n'a pas entendu limiter la faculté de consentir hypothèque au propriétaire ou à son mandataire spécial. Mais nous trouvons un argument plus puissant dans la disposition de la nouvelle loi qui supprime le privilége que l'ancien art. 191-9° du Code de commerce accordait au prêteur à la grosse avant

le départ du navire. La suppression de ce privilége n'a évidemment eu lieu qu'en raison des facilités accordées aujourd'hui au prêteur avant le départ pour se constituer un gage hypothécaire sur le navire. Or si, sous l'empire de l'ancienne loi, la majorité des propriétaires d'un navire pouvait, en empruntant à la grosse, même contre le gré de la minorité, créer ainsi un privilége affectant la totalité du navire, concevrait-on que le législateur eût voulu enlever à la majorité le droit d'hypothéquer le navire aux mêmes fins? Ne serait-ce pas admettre, de la part du législateur, une restriction qui irait contre le but même et contre l'esprit de la nouvelle loi? La constitution d'hypothèque est sans doute un acte grave; mais elle ne l'est pas plus que la constitution d'un privilége. Nous estimons donc que l'art. 3 n'a ni voulu ni pu déroger au principe général de l'art. 220 du Code de commerce.

Le propriétaire d'une part inférieure à la moitié de la valeur du navire est-il en droit d'hypothéquer sa part? L'affirmative n'est pas douteuse, en présence des termes généraux de l'art. 3.

Art. 4. — « L'hypothèque consentie sur le navire ou portion du navire s'étend, à moins de convention contraire, au corps du navire, aux agrès, apparaux, machines et autres accessoires. »

Pourrait-on hypothéquer séparément les agrès et apparaux? M. Morel s'est prononcé pour la négative. Suivant ce système, les agrès et apparaux ne sont susceptibles d'hypothèque que par suite de leur incorporation au navire, qu'ils complètent; mais, pris séparément, ce sont des meubles ordinaires; ils ne sont pas plus susceptibles d'être hypothéqués séparément que ne pourraient l'être de cette manière des choses immobilières par destination, qui re-

deviennent meubles par leur séparation de l'immeuble.

Cependant nous trouvons un argument à opposer à ce système dans l'art. 315 du Code de commerce : les agrès et apparaux peuvent être affectés, indépendamment du corps du navire, à un emprunt à la grosse, et faire ainsi l'objet d'un privilége spécial; dès lors, rien ne semble s'opposer à ce qu'ils puissent également faire l'objet d'une hypothèque séparée. Le système qui tend à ne pas admettre l'hypothèque des agrès et apparaux pris séparément présenterait cette anomalie singulière que la loi nouvelle dont le but est précisément d'étendre les facilités de l'emprunt par la constitution d'un gage hypothécaire, serait moins large et moins généreuse que l'ancien système de l'art. 191 non modifié, qui permettait d'emprunter à la grosse sur agrès et apparaux, avant le départ, et qui attachait un privilége à cet emprunt.

Le fret est-il compris dans l'hypothèque du navire? Les législations anglaise et américaine ne répugnent pas à l'affectation de ce gage; mais, dans le système du droit français, le fret du navire, pas plus que les fruits civils d'un immeuble, ne peut constituer une sûreté hypothécaire. Le propriétaire du navire hypothéqué continue à percevoir les fruits de sa chose.

Les navires immatriculés ne sont pas les seuls qui puissent être hypothéqués; le bénéfice de la loi de 1874 s'étend aussi aux navires en construction.

Art. 5 : — « L'hypothèque maritime peut être constituée sur un navire en construction. Dans ce cas l'hypothèque doit être précédée d'une déclaration faite au bureau du receveur des douanes du lieu où le navire est en construction. — Cette déclaration indiquera la longueur de la quille du navire et approximativement ses autres

dimensions, ainsi que son port présumé. Elle mentionnera l'emplacement de la mise en chantier du navire. »

Cette disposition a évidemment pour objet d'augmenter les moyens de crédit pour favoriser la construction des navires. Mais le navire en construction n'étant pas encore admis à la francisation, le § 2 de l'art. 5 a dû prescrire, avant qu'il ne fût reçu aucune inscription hypothécaire, certaines mesures propres à établir l'identité du navire hypothéqué, de telle sorte qu'un navire en construction et qui n'a pas encore d'état civil propre, ne pût être substitué à un autre. On sait, en effet, que le navire n'a légalement de nom que lorsqu'il est admis à la francisation, et qu'un navire ne saurait être francisé avant son achèvement.

La déclaration de construction est faite sur un registre spécial où sont portées également les inscriptions hypothécaires prises pendant la construction. Plus tard, lorsque le navire entièrement construit sera admis à la francisation, il y aura lieu de reporter les inscriptions hypothécaires sur le registre du bureau des hypothèques du lieu où le navire sera définitivement immatriculé.

Tel est l'objet de l'art. 7 qui est ainsi conçu : — « *Tout* propriétaire d'un navire construit en France, qui demande à le faire admettre à la francisation, est tenu de joindre aux pièces requises à cet effet un état des inscriptions prises sur le navire en construction ou un certificat qu'il n'en existe aucune. — Les inscriptions non rayées sont reportées d'office à leurs dates respectives, par le receveur des douanes, sur l'acte de francisation, ainsi que sur le registre du lieu de la francisation, si celui-ci est autre que celui de la construction. — Si le navire change de port d'immatricule, les inscriptions non rayées

sont pareillement reportées d'office, par le receveur des douanes du nouveau port où il est immatriculé, sur son registre et avec mention de leurs dates respectives. »

Il faut remarquer d'abord que l'inscription hypothécaire ne peut être admise qu'autant qu'il y a un commencement de construction; du reste la déclaration de construction qui précède l'inscription doit indiquer déjà ce commencement de construction. Toutefois la loi n'exprime pas quel devra être le degré d'avancement des travaux, s'il suffit, par exemple, que la quille soit sur le chantier. Ce sont-là des appréciations abandonnées à la prudence du prêteur, et qu'il lui est d'ailleurs facile de faire.

Celui pour le compte de qui le navire est construit, que ce soit un armateur faisant construire sur devis ou un constructeur pour son propre compte, a seul le droit de consentir des hypothèques, car il est seul propriétaire. Nous renvoyons ici à ce que nous avons déjà dit sur la question de propriété d'un navire en construction (voir *suprà*, p. 87). Si le constructeur se charge de la construction à ses risques et périls et fait les achats de matériaux, mais que la construction soit entreprise pour le compte d'un armateur qui fait des avances au fur et à mesure que la construction s'élève, la question de propriété devient surtout importante, tant au point de vue du droit qui appartient à l'un ou à l'autre d'emprunter sur hypothèque, qu'au point de vue des garanties que l'armateur est en droit d'exiger pour ne pas être primé par les créanciers du constructeur, si la propriété du navire en construction lui est attribuée. L'incertitude de la jurisprudence sur la question même de propriété a fait regretter que le législateur n'ait pas comblé ici une lacune de la loi.

Art. 6 : — « L'hypothèque est rendue publique par l'inscription sur un registre spécial, tenu par le receveur des douanes du lieu où le navire est en construction, ou de celui où il est immatriculé. — Si le navire a déjà un acte de francisation, l'inscription doit être mentionnée au dos dudit acte par le receveur des douanes. — Dans tous les cas, l'inscription est, en outre, certifiée par lui immédiatement et sous la même date sur le contrat d'hypothèque ou sur son expédition authentique dont la représentation aura été faite. »

Les receveurs des douanes, déjà chargés de recevoir les actes de francisation des navires, et chargés aussi de la transcription des actes de vente des navires, étaient naturellement désignés comme conservateurs des hypothèques maritimes, puisque l'hypothèque maritime est un acte qui modifie la condition du navire et *son état civil*.

La publicité étant l'une des principales conditions de l'hypothèque maritime, l'art. 16 dispose : — « Le receveur des douanes est tenu de délivrer à tous ceux qui la requièrent, l'état des inscriptions subsistantes sur un navire, ou un certificat qu'il n'en existe aucune. »

L'État devait-il être rendu responsable des fautes et prévarications des agents de l'Administration des douanes? Cette responsabilité eût été justifiée par les principes généraux du droit; mais par des considérations qui ont été amèrement critiquées, le législateur a cru devoir dégager la responsabilité de l'État; l'art. 30 § 2 porte en effet : — « La responsabilité de la Régie des douanes, du fait de ses agents, ne s'applique pas aux attributions conférées aux receveurs par les dispositions qui précèdent. »

Ainsi les tiers qui ont subi un préjudice causé par l'erreur grave ou même par le dol d'un agent des douanes,

n'auront de recours que contre cet agent personnellement.

Les formes de l'inscription sont réglées comme il suit par les art. 8 et 9.

Art. 8 : — « Pour opérer l'inscription, il est présenté au bureau du receveur des douanes un des originaux du titre constitutif d'hypothèque, lequel y reste déposé, s'il est sous seing privé ou reçu en brevet, ou une expédition s'il en existe minute. — Il y est joint deux bordereaux signés par le requérant, dont l'un peut être porté sur le titre présenté. Ils contiennent : — 1° Les noms, prénoms et domiciles du créancier et du débiteur et leur profession, s'ils en ont une ; — 2° La date et la nature du titre ; — 3° Le montant de la créance exprimée dans le titre ; — 4° Les conventions relatives aux intérêts et au remboursement ; — 5° Le nom et la désignation du navire hypothéqué, la date de l'acte de francisation ou de la déclaration de sa mise en construction ; — 6° Élection de domicile, par le créancier, dans le lieu de la résidence du receveur des douanes. »

Art. 9 : — « Le receveur des douanes fait mention sur son registre du contenu aux bordereaux, et remet au requérant l'expédition du titre, s'il est authentique, et l'un des bordereaux au pied duquel il certifie avoir fait l'inscription. »

L'inscription serait-elle valable vis-à-vis des tiers, si elle était faite sans que le titre constitutif de l'hypothèque eût été produit pour rester déposé ? La validité doit être admise à l'égard des hypothèques maritimes, comme elle l'est, dans le même cas, à l'égard des hypothèques immobilières.

L'art. 8 exige que les deux bordereaux qui doivent être

joints au titre constitutif d'hypothèque, soient signés par le requérant. La signature du requérant, qui a pour objet de couvrir d'une manière absolue la responsabilité du receveur des douanes, est parfaitement justifiée, lorsque l'acte constitutif d'hypothèque est fait sous seing privé ; elle ne l'est aucunement, lorsque l'acte est authentique. Cette distinction a été faite dans la discussion de la loi, sans qu'elle ait été reproduite dans le texte.

Les mentions que doivent contenir les bordereaux, aux termes de l'art. 8, sont-elles prescrites à peine de nullité de l'inscription ? La loi sur l'hypothèque maritime a laissé subsister ici les controverses que la même question a soulevées en matière d'hypothèques immobilières. D'après une jurisprudence qui doit s'appliquer, selon nous, aux hypothèques maritimes, l'omission des mentions *essentielles* sera une cause de nullité ; *tandis que l'omission* des mentions purement *réglementaires* n'entachera pas la validité de l'inscription. M. Troplong a fait prévaloir, et la loi belge du 16 décembre 1851 (art. 85) a admis ce système, que la mention qui a pour objet de prévenir toute erreur sur l'étendue de l'obligation hypothécaire, et dont l'omission introduisait du doute sur *la* véritable situation de l'objet hypothéqué, était une mention essentielle. Chaque espèce particulière présente, comme on le voit, autant d'appréciations diverses, laissées à la prudence du juge, mais qui sont dominées par un principe général.

Le défaut de production de deux bordereaux exigés par l'art. 8 entraîne-t-il la nullité de l'inscription ? Évidemment non ; car cette production n'est exigée que pour couvrir la responsabilité particulière du receveur vis-à-vis du créancier qui requiert l'inscription. Mais l'ins-

cription hypothécaire doit néanmoins contenir les mentions qui doivent être exprimées dans les bordereaux.

Art. 10: — « S'il y a deux ou plusieurs hypothèques sur la même part de propriété du navire, leur rang est déterminé par l'ordre de priorité des dates de l'inscription. »

L'indication de l'heure n'étant pas exigée, comme en droit anglais, les hypothèques inscrites le même jour viennent en concurrence.

Art. 11 : — « L'inscription conserve l'hypothèque pendant trois ans, à compter du jour de sa date; son effet cesse si l'inscription n'a été renouvelée, avant l'expiration de ce délai, sur le registre tenu en douane, et mentionnée à nouveau sur l'acte de francisation, dès le retour du navire au port où il est immatriculé. »

Le délai de péremption a été fixé à trois ans pour les hypothèques maritimes, tandis qu'il est de dix ans pour les hypothèques terrestres : cette différence s'explique par la nature même des prêts et des créances maritimes dont le gage est exposé à tant de causes de dépérissement. Cependant ce délai a été jugé trop court, attendu que les navires au long cours entreprennent souvent une série de voyages qui les tiennent éloignés de leur port d'attache pendant plus de trois ans ; et que, d'un autre côté, le renouvellement de l'inscription ne reçoit de publicité suffisante, dans l'intérêt des créanciers et des prêteurs ultérieurs, qu'à la condition qu'il soit mentionné sur l'acte de francisation. Ainsi une créance hypothécaire qui serait présumée périmée d'après l'acte de francisation, pourrait avoir été renouvelée sur le registre des hypothèques. Aussi la prudence obligera-t-elle les créanciers qui estimeront leur gage d'après l'acte de francisation, à ne consi-

dérer comme éteintes que les hypothèques dont la radiation s'y trouvera mentionnée. On avait proposé de fixer le délai de la péremption à cinq ans, ce qui eût diminué les inconvénients que nous signalons, sans les faire disparaître absolument.

Art. 12 : — « Si le titre constitutif de l'hypothèque est à ordre ; sa négociation par voie d'endossement emporte la translation du droit hypothécaire. »

Cette heureuse innovation qui ne portera ses fruits que quand naîtront en France de grandes institutions de crédit maritime, a cependant été critiquée. En effet, le créancier originaire, le preneur du titre hypothécaire sera le seul dont le nom sera révélé aux tiers, et c'est à lui seul que seront signifiés tous les actes relatifs à la purge des hypothèques ; mais comme il aura été désintéressé en faisant la cession par endossement, il ne surveillera pas avec la diligence qu'y mettrait le porteur, les opérations de vente du navire, d'ouverture d'ordre et de distribution du prix ; enfin leur production peut être tardive. Mais ce danger est considérablement diminué par le droit qui appartient au porteur de se révéler par l'annotation de son nom en marge de l'inscription. Cette énonciation faite, c'est à lui que doivent être adressées toutes les notifications relatives à la purge.

Art. 13 : — « L'inscription garantit, au même rang que le capital, deux années d'intérêt en sus de l'année courante. »

Ici se posent diverses questions qui ont déjà donné lieu à de longues controverses en matière immobilière. Les deux années, disons-le d'abord, ne s'entendent pas exclusivement des années qui précèdent l'année courante ; il peut s'agir de deux années quelconques.

Mais comment s'entend l'année courante? Trois systèmes se présentent: les uns entendent l'année courante de celle qui court au moment de la demande en collocation (Lyon, 2 juin 1865); les autres pensent que l'année courante est celle qui court depuis la dernière échéance des intérêts, jusqu'au jour du jugement d'adjudication ou de la notification de la vente volontaire; enfin, suivant M. Troplong, l'année courante commence du moment de la transcription de la saisie. La loi sur l'hypothèque maritime, sans doute par crainte d'innover au système général des hypothèques, a laissé subsister ces controverses.

L'art. 14, qui reproduit l'art. 2157 du Code civil, dispose: — « Les inscriptions sont rayées, soit du consentement des parties intéressées ayant capacité à cet effet, soit en vertu d'un jugement en dernier ressort ou passé en force de chose jugée. »

Art. 15: — « A défaut de jugement, la radiation totale ou partielle de l'inscription ne peut être opérée, par le receveur des douanes, que sur le dépôt d'un acte authentique de consentement à la radiation, donné par le créancier ou son cessionnaire justifiant de ses droits. » — Si l'acte se borne à donner mainlevée, le droit proportionnel sur le titre constitutif de l'hypothèque ne sera pas perçu. — Dans le cas où l'acte constitutif de l'hypothèque est sous seing privé, ou si, étant authentique, il a été reçu en brevet, il est communiqué au receveur des douanes qui y mentionne, séance tenante, la radiation totale ou partielle. — Si l'acte de francisation lui est représenté simultanément ou ultérieurement, le receveur des douanes est tenu d'y mentionner à sa date la radiation totale ou partielle. »

Tandis que l'acte constitutif d'hypothèque peut être sous seing privé, la radiation ne peut être faite que par acte authentique.

La radiation, aux termes du § 4 de l'art. 15 doit être reproduite sur l'acte de francisation ; mais lorsque le navire est en mer, la radiation ne peut avoir lieu qu'ultérieurement, puisque l'acte de francisation voyage avec le navire. On conçoit ainsi que l'acte de francisation ne contienne pas toujours exactement la situation hypothécaire du navire; l'inconvénient serait beaucoup plus grave si les mentions omises sur l'acte de francisation concernaient non-seulement les radiations, mais aussi les inscriptions hypothécaires. En effet, le crédit de l'armateur est seul affecté par le retard apporté à la radiation sur l'acte de francisation ; mais les droits des créanciers hypothécaires n'en sont nullement lésés. Les droits des tiers pourraient être compromis, au contraire, s'il était permis de requérir une inscription hypothécaire, sur un navire en cours de voyage, sauf à n'inscrire l'hypothèque sur l'acte de francisation qu'au retour du navire à son port d'attache. Aussi le rapport du projet de loi a-t-il exprimé qu'on ne pouvait donner hypothèque sur un navire en mer, à moins que le propriétaire du navire n'eût fait inscrire d'avance une hypothèque éventuelle, comme nous le verrons ci-après.

Art. 17 : — « En cas de perte ou d'innavigabilité du navire, les droits des créanciers s'exercent sur les choses sauvées ou sur leur produit, alors même que les créances ne seraient pas encore échues. Ils s'exercent également, dans l'ordre des inscriptions, sur le produit des assurances qui auraient été faites par l'emprunteur sur le navire hypothéqué. Dans le cas prévu par le présent

article, l'inscription de l'hypothèque vaut opposition au paiement de l'indemnité d'assurance. — Les créanciers inscrits ou leurs concessionnaires peuvent, de leur côté, faire assurer le navire pour la garantie de leurs créances. — Les assureurs avec lesquels ils ont contracté l'assurance sont, lors du remboursement, subrogés à leurs droits contre le débiteur. »

La subrogation des créanciers hypothécaires dans le produit des assurances est une subrogation légale, qui, par conséquent, n'a pas besoin d'être stipulée, et qui s'exerce sans que les créanciers aient à faire aux assureurs la notification du transport de l'assurance à leur profit. Cependant la police d'assurance reste aux mains du propriétaire du navire assuré, qui reste seul chargé du paiement de la prime, de telle sorte que sa négligence à sauvegarder, comme assuré, des intérêts qu'il a transportés, peut causer à ses créanciers hypothécaires un préjudice irrémédiable. Outre ce danger pour les créanciers hypothécaires, il en existe un autre pour les compagnies d'assurances : en effet, l'indemnité est due à l'assuré porteur de la police, et cependant la compagnie qui se libérerait vis-à-vis de lui, devrait payer une seconde fois l'indemnité à des créanciers hypothécaires qui ne se seraient révélés par aucune notification, puisque, aux termes de la loi, « l'inscription de l'hypothèque vaut opposition au paiement de l'indemnité d'assurance. » Il y a plus, la police étant presque toujours à ordre et négociable par endossement, le porteur est en droit d'exiger de l'assureur le paiement du montant de l'assurance ; et, de ce chef, l'assureur est encore exposé à payer deux fois.

Plusieurs compagnies d'assurances, frappées de ce danger, ont récemment introduit dans les polices la clause

suivante : « La condition de validité de la présente police est que le navire ne soit grevé d'aucune hypothèque maritime actuelle ni éventuelle. Il est interdit, à peine de nullité de la police pour les risques restant à courir, de faire, pendant la durée des risques, aucun emprunt hypothécaire sur le navire, sans le consentement des assureurs. »

Une telle clause, qui est au fond, un moyen d'échapper aux effets de la subrogation légale, au risque de paralyser l'application de la loi nouvelle, est-elle licite? Nous ne le croyons pas; car une clause contenant une prohibition n'est valable, en droit, qu'autant que celui qui la stipule justifie d'un intérêt; or, cet intérêt ne peut consister dans l'intention d'échapper à des conséquences légales, qui sont d'ordre public.

On doit convenir néanmoins que la situation faite par le législateur aux compagnies d'assurances offre des dangers qui auraient été facilement écartés par la substitution de la subrogation conventionnelle à la subrogation légale. La subrogation conventionnelle suppose en effet : 1° la notification à l'assureur du transport fait par l'assuré ; et 2° la remise de la police aux mains du créancier cessionnaire. Par l'accomplissement de ces deux conditions, les compagnies d'assurances n'auraient jamais couru le risque dont elles sont menacées par l'application de la loi nouvelle.

Une réforme législative sur ce point est d'autant plus désirable qu'elle est réclamée dans l'intérêt des créanciers hypothécaires aussi bien que dans celui des assureurs.

Dans l'état de la législation, peut-être eut-il été de l'intérêt bien entendu des compagnies d'assurances de ne pas faire échec à la loi nouvelle, et d'en tirer, au contraire, tous les avantages, en écartant les moindres dangers. Ce

résultat ne serait-il pas obtenu, par exemple, si l'assureur, par une clause de la police, imposait à l'assuré, à peine de nullité de l'assurance, l'obligation de ne consentir d'hypothèque qu'à la condition d'opérer le transfert de la police au créancier hypothécaire. — Cette clause produirait tous ses effets et même contre le créancier hypothécaire, car celui-ci ne s'exposant jamais à prêter sans qu'il lui soit justifié que son gage est fortifié d'une assurance, est toujours censé avoir connu et accepté les clauses de l'assurance à laquelle il est subrogé légalement; l'assurance produit tout ses effets ou est annulée pour lui comme pour le propriétaire assuré, et il n'en profite que sous les conditions énoncées dans la police. Or, la police peut valablement régler, par rapport à l'assureur, le mode et les conditions du transfert de l'assurance.

Art. 18 : — « Les créanciers ayant hypothèque inscrite sur un navire ou portion du navire, le suivent, en quelques mains qu'il passe, suivant l'ordre de leurs inscriptions. Si l'hypothèque ne grève qu'une portion du navire, le créancier ne peut saisir et faire vendre que la portion qui lui est affectée. Toutefois, si plus de la moitié du navire se trouve hypothéquée, le créancier pourra, après saisie, le faire vendre en totalité à charge d'appeler à la vente les copropriétaires. — Dans tous les cas de propriété autres que ceux qui résultent d'une succession ou de la dissolution d'une communauté conjugale, par dérogation à l'art. 883 du Code civil, les hypothèques consenties durant l'indivision, par un ou plusieurs des copropriétaires, sur une portion de navire, continuent à subsister après le partage ou la licitation. — Toutefois, si la licitation s'est faite en justice dans les formes déterminées par les art. 201 et suivants du Code de commerce,

le droit des créanciers n'ayant hypothèque que sur une portion du navire, sera limité au droit de préférence sur la partie du prix afférente à l'intérêt hypothéqué. »

Le paragraphe 3 de cet article présente une dérogation importante au principe posé par l'art. 883 du Code civil. D'après l'interprétation de l'art. 883, chacun des copropriétaires d'un immeuble indivis peut engager hypothécairement sa part ; mais l'indivision venant à cesser par la vente ou le partage, les hypothèques sont purgées et éteintes, à moins que, par l'effet du partage, l'immeuble ne vienne à tomber dans le lot de celui qui a hypothéqué sa part. En droit maritime, au contraire, l'hypothèque peut subsister même après le partage ou la licitation. On a justifié cette différence par ce motif que l'indivision peut présenter des inconvénients quant à l'administration de la propriété immobilière, et que le législateur a pu voir là un état fâcheux qui devait cesser sur la demande de tout copropriétaire, tandis que dans les entreprises maritimes, l'indivision est le résultat nécessaire et normal d'une association utile.

Art. 19 : — « L'acquéreur d'un navire ou d'une portion de navire hypothéqué, qui veut se garantir des poursuites autorisées par l'article précédent, est tenu, avant la poursuite, ou dans le délai de quinzaine, de notifier à tous les créanciers inscrits sur l'acte de francisation au domicile élu dans leurs inscriptions : — 1° un extrait de son titre indiquant seulement la date et la nature de l'acte, le nom du vendeur, le nom, l'espèce et le tonnage du navire, et les charges faisant partie du prix ; — 2° un tableau sur trois colonnes, dont la première contiendra la date des inscriptions ; la seconde, le nom des créanciers ; la troisième, le montant des créances inscrites. »

Art. 20: — « L'acquéreur déclarera par le même acte qu'il est prêt à acquitter sur-le-champ les dettes hypothécaires jusqu'à concurrence seulement de son prix, sans distinction des dettes exigibles ou non exigibles. »

Les formalités de la purge des hypothèques maritimes sont, comme on le voit, à peu près réglées comme en droit civil, et les art. 19 et 20 reproduisent les art. 2183 et 2184 du Code civil. Toutefois le délai de la notification est réduit d'un mois à quinze jours. Bien que la loi ne dise pas à partir de quel moment court ce délai, on est d'accord pour appliquer le point de départ fixé en ces termes par l'art 2173 : « à compter de la première sommation qui lui est faite. »

La notification doit contenir, suivant l'art. 2174 qui reçoit ici son application, l'offre d'acquitter les dettes hypothécaires, échues ou non.

Art. 21 : — « Tout créancier peut requérir la mise aux enchères du navire ou portion de navire, en offrant de porter le prix à un dixième en sus, et de donner caution pour le paiement du prix et des charges. »

Cette disposition suppose le cas où il y a eu vente volontaire, et ouvre à tout créancier hypothécaire le droit de requérir la mise aux enchères, sous certaines conditions qu'il doit remplir ; ce droit ne peut être exercé qu'après la notification.

Art. 22 : — « Cette réquisition signée du créancier doit être signifiée à l'acquéreur dans les dix jours des notifications. Elle contiendra assignation devant le tribunal civil du lieu où se trouve le navire, ou s'il est en cours de voyage, du lieu où il est immatriculé, pour voir ordonner qu'il sera procédé aux enchères requises. »

Il y a lieu d'appliquer ici, quant à l'étendue de l'obli-

gation de la caution, la jurisprudence admise en matière civile. Ainsi le cautionnement ne s'étend pas à la garantie du paiement du nouveau prix, mais seulement à celle du dixième en sus du prix porté dans la notification.

L'art. 2185 du Code civil, qui correspond à l'art 22, se termine par cette disposition qui n'est pas reproduite dans la loi sur l'hypothèque maritime : « Le tout à peine de nullité. » Faut-il en conclure que les formes tracées par l'art. 22 ne sont pas prescrites à peine de nullité? Évidemment l'action ne saurait être recevable en dehors des formes tracées par l'art. 22, et leur inobservation ferait certainement présumer l'intention du créancier de renoncer au droit de requérir la mise aux enchères; mais une simple erreur dans les énonciations ne suffirait pas pour éteindre le droit du créancier.

Art. 23 : — « La revente aux enchères aura *lieu à la diligence* soit du créancier qui l'aura requise, soit de l'acquéreur, dans les formes établies pour les ventes sur saisie. »

Art. 24 : — « La réquisition de mise aux enchères n'est pas admise au cas de vente judiciaire. »

Le législateur a pensé en effet que la vente judiciaire, offrant toutes garanties contre la dissimulation de prix, il n'y avait pas lieu d'étendre à ce cas le droit de requérir la mise aux enchères.

Art. 25 : — « Faute par les créanciers de s'être réglés entre eux, à l'amiable, dans le délai de quinzaine, par la distribution du prix offert par la notification ou produit par la surenchère, il est procédé entre les créanciers privilégiés, hypothécaires et chirographaires, dans les formes établies en matière de saisie. En cas de distribution du prix d'un navire hypothéqué, l'inscription vaut opposition au profit du créancier inscrit. Les créanciers auront

un mois pour produire leurs titres à compter de la sommation qui leur aura été adressée. »

Art. 26 : — « Le propriétaire qui veut se réserver la faculté d'hypothéquer son navire en cours de voyage, est tenu de déclarer, avant le départ du navire, au bureau du receveur des douanes du lieu où le navire est immatriculé, la somme pour laquelle il entend pouvoir user de ce droit. — Cette déclaration est mentionnée sur le registre du receveur et sur l'acte de francisation, à la suite des hypothèques déjà existantes. — Les hypothèques réalisées en cours de voyage sont constatées sur l'acte de francisation : en France et dans les possessions françaises, par le receveur des douanes ; à l'étranger, par le consul de France, ou, à défaut, par un officier public du lieu du contrat. Il en est fait mention, par l'un et par l'autre, sur un registre spécial qui sera conservé pour y avoir recours, au cas de perte de l'acte de francisation par naufrage ou autrement, avant le retour du navire. Elles prennent rang du jour de leur inscription sur l'acte de francisation. — La mention faite en vertu du paragraphe 2 du présent article ne pourra être supprimée qu'après le voyage accompli, et sur la présentation de l'acte de francisation. »

Il s'agit ici de l'hypothèque éventuelle, c'est-à-dire prise dans la prévision des emprunts que pourraient nécessiter le voyage. Nous avons vu, en effet, que la publicité étant la condition essentielle de l'hypothèque, et que la loi prescrivant, pour augmenter encore la sécurité des tiers à cet égard, la mention de l'inscription hypothécaire sur l'acte de francisation, on ne pouvait donner hypothèque sur le navire en cours de voyage, dans les formes ordinaires, puisque l'acte de francisation qui accompagne le navire, ne serait pas produit en même

temps que l'inscription serait faite sur les registres du conservateur. Cependant la loi offre, par la disposition de l'art. 26, un moyen d'éluder cette difficulté, lequel moyen paraît emprunté à la loi anglaise. Le propriétaire qui veut se réserver la faculté d'emprunter en cours de voyage, requiert lui-même l'inscription d'une hypothèque dite éventuelle, pour une somme déterminée. Si le propriétaire du navire n'en est pas en même temps le capitaine ou s'il n'accompagne pas le navire, il va sans dire que la faculté de donner hypothèque ne peut être exercée par le capitaine qu'en vertu d'un pouvoir spécial.

Art. 29 : — « Les navires de vingt tonneaux et au-dessus sont seuls susceptibles de l'hypothèque créée par la présente loi. »

Art. 30 : — « Le tarif des droits à percevoir par les employés de l'administration des douanes, et le cautionnement spécial à leur imposer, à raison des actes auxquels donnera lieu l'exécution de la présente loi, seront fixés par un décret rendu dans la forme des règlements d'administration publique. — La responsabilité de la régie des douanes, du fait de ses agents, ne s'applique pas aux attributions conférées aux receveurs par les dispositions qui précèdent. — La loi sera exécutoire à partir du 1er mai 1875. »

Le décret auquel renvoie l'art. 30 a été rendu le 23 avril 1875; il est ainsi conçu :

Art. 1er. — « Les droits à percevoir par les employés de l'administration des douanes, chargés du service de l'hypothèque maritime, se composent de remises et de salaires payables d'avance. »

Art. 2 : — « Les remises sont fixées à un demi pour mille, du capital donnant lieu à l'hypothèque ou à un

renouvellement d'inscription. — Elles sont réduites à un quart pour mille à l'égard des sommes que le propriétaire du navire se réserve la faculté de réaliser par voie d'hypothèque en cours de voyage, conformément à l'art. 26 de la loi du 10 décembre 1874. — Lorsque l'hypothèque ainsi réservée est effectivement prise, l'agent appelé à l'inscrire perçoit, à son tour, une remise d'un quart pour mille sur la somme hypothéquée.

Art. 3 : — « Les salaires seront de un franc : — 1° Pour l'inscription de chaque hypothèque requise par un seul bordereau, quel que soit le nombre des créanciers; 2° Pour chaque inscription reportée d'office, en vertu de l'art. 7 de la loi du 10 décembre 1874, sur l'acte de francisation, sur le registre du lieu de la francisation ou sur le registre du nouveau port d'attache; — 3° Pour chaque déclaration, soit de changement de domicile, soit de subrogation, soit de tous les deux par le même acte; — 4° Pour chaque radiation d'inscription; — 5° Pour chaque extrait d'inscription ou pour le certificat, s'il n'en existe pas. »

Art. 4 : — « Chaque bordereau d'inscription ne peut s'appliquer qu'à un seul navire. Dans le cas de changement de domicile, de subrogation ou de radiation, il est fait aussi une déclaration distincte par inscription. »

Art. 5 : — « Les employés des douanes chargés du service de l'hypothèque maritime auront à fournir, pour la garantie des actes auxquels donnera lieu l'exécution de la loi du 10 décembre 1874, un cautionnement supplémentaire égal au dixième de leur cautionnement actuel. Ce cautionnement supplémentaire devra être fourni en immeubles ou en rentes nominatives sur l'État, conformément à ce qui est réglé pour les hypothèques terres-

tres. Les rentes sur l'État seront capitalisées au denier 20. La libération du cautionnement supplémentaire ne pourra être réclamée qu'après un délai de trois ans à dater du dernier jour de la gestion du comptable.

Art. 6 : — « Le taux des cautionnements, des remises et des salaires sera révisé à l'expiration d'une période de cinq ans. »

LÉGISLATION ÉTRANGÈRE.

Belgique. — Le Code de commerce belge reproduit les dispositions du Code de commerce français, concernant les priviléges. Toutefois, le législateur belge, n'ayant pas encore admis l'hypothèque maritime, l'ancien texte de l'art. 191 est conservé en entier; ainsi à la suite des huit premières classes de créances privilégiées, il faut ranger : « 9° Les sommes prêtées à la grosse sur le corps, quille, agrès, apparaux pour radoub, victuailles, armement et équipement, avant le départ du navire. » L'art. 192 se termine par ce paragraphe : « Les créanciers dans chacun des numéros du présent article viendront en concurrence, et au marc le franc, en cas d'insuffisance du prix. »

L'art. 192, relatif aux justifications que doivent fournir les créanciers privilégiés, doit être également complété comme il suit : — « 7° Les sommes prêtées à la grosse sur le corps, quille, agrès, apparaux, armement et équipement, avant le départ du navire, seront constatées par des contrats passés devant notaire, ou sous signature privée, dont les expéditions ou doubles seront déposés au greffe du tribunal de commerce dans les dix jours de leur date. »

Italie. — Le législateur italien avait déjà modifié le système légal de l'ancien Code de commerce français, avant même que le législateur français n'eût introduit les réformes que nous avons signalées dans la loi française. En Italie, les navires sont susceptibles, non d'hypothèque, mais de nantissement sur gage.

Le système de la loi italienne diffère du nôtre en ce que les effets du nantissement sur gage ne sont pas absolument les mêmes que ceux de l'hypothèque. Ainsi le débiteur hypothécaire reste

en possession de l'objet engagé, tandis que le débiteur gagiste ne peut plus détenir l'objet du gage, et que cet objet doit, sinon être détenu par le créancier gagiste, du moins être confié à un tiers détenteur, lequel détient pour le compte du créancier gagiste, sans paralyser l'exercice de la propriété par le débiteur. Telle était, en effet, la difficulté à tourner pour permettre la constitution de gage propre aux choses mobilières, au lieu de la constitution d'hypothèque qui, s'appliquant plus particulièrement aux immeubles, ne peut être étendue aux navires, sans que le caractère mobilier du navire ne soit, jusqu'à un certain point, dénaturé. Le législateur français a préféré le régime hypothécaire, à cause de la simplicité de son fonctionnement; mais, dans la théorie juridique actuelle, le système de nantissement sur gage semblait aussi se justifier.

Le système du nantissement sur gage a toutefois été justement écarté par le législateur français. En effet, la constitution d'hypothèque est, en droit naturel, une garantie qui devrait appartenir à tout créancier, quelle que soit la nature de la créance, et les meubles n'échappent que par l'impossibilité, étant donné le système juridique qui les régit, de manifester l'existence du gage sans déposséder le propriétaire débiteur gagiste. Le législateur italien a trouvé le moyen de lever cet obstacle, et c'est ainsi que son système s'applique et se justifie. — L'art. 195 du Code de commerce italien trace la règle à cet égard : — La disposition de l'art. 1884 du Code civil, en tant qu'elle concède le pouvoir aux créanciers de faire ordonner par justice que le gage reste près de lui en paiement, jusqu'à concurrence de sa créance, ne s'applique pas aux matières commerciales. Du reste, les dispositions du Code civil sont applicables, pourvu qu'elles ne soient pas contraires aux présentes.

L'art. 287 du Code italien règle comme il suit la constitution de gage maritime. Le gage sur les navires doit être constitué par écrit. L'acte constitutif du gage n'a aucun effet, à l'égard des tiers, s'il n'a été transcrit sur les registres du département maritime où le navire est immatriculé, lorsque l'acte a été dressé dans le royaume, ou sur les registres du consul italien du lieu où se trouve le navire, lorsque l'acte est passé à l'étranger. Dans

les deux cas, il en est fait mention sur l'acte de nationalité du navire. A cet effet, les administrateurs de la marine marchande et les officiers consulaires à l'étranger ne peuvent transcrire sur leurs registres l'acte de gage que contre présentation de l'acte de nationalité. L'acte de transcription énonce que mention du gage a été faite sur l'acte de nationalité. Pour la validité du gage, à l'égard des tiers, il est nécessaire d'établir un gardien du navire, dans le cas où le propriétaire de tout ou partie du navire en est le capitaine. Dans les autres cas, le capitaine lui-même est réputé gardien du navire.

L'art. 235 reproduit l'art. 191, sur la classification des priviléges, avec les modifications suivantes : « 3° Les gages des pilotes, les frais, indemnités et primes de sauvetage pendant le dernier voyage, les gages du gardien et frais de garde du bâtiment, depuis son entrée dans le port jusqu'à la vente... — 6° Les gages et loyers du capitaine et de l'équipage employés au dernier voyage, et les frais de rapatriement et indemnités dues aux malelots par les armateurs, pour le même voyage. — 7° Les sommes employées aux réparations et aux besoins du navire, pendant le dernier voyage, et dues : 1° à ceux qui ont fourni directement au capitaine des matériaux, agrès, provisions, victuailles, ou leur main-d'œuvre; 2° à ceux qui ont prêté à la grosse sur le corps du navire et ses agrès, les sommes nécessaires à cet effet; 3° aux propriétaires de marchandises vendues par le capitaine pour le même objet, pendant le cours du voyage. — 8° Les sommes dues pour fournitures de matériaux, agrès, provisions, victuailles et main-d'œuvre, faites antérieurement au dernier voyage, et directement au propriétaire du navire réparé, au capitaine ou à toute autre personne ayant mandat du propriétaire, et les sommes prêtées à la grosse sur le corps du navire et les agrès, avant le dernier voyage. — 9° Les sommes dues aux constructeurs ou à ceux qui ont fourni des matériaux pour la construction, et aux ouvriers qui y ont travaillé, alors que ces fournitures et travaux ont été faits directement par le propriétaire, le capitaine ou leur mandataire, comme il est dit ci-dessus. — 10° Les primes d'assurances faites sur corps, agrès, armement et équipement du navire, dues pour le dernier voyage,

que le bâtiment ait été assuré pour le voyage ou pour un certain temps; s'il s'agit de pyroscaphes faisant un service périodique, assurés pour un certain temps, les primes afférentes au dernier semestre; et enfin, les répartitions et contributions dans les sociétés d'assurances mutuelles, également pour les six derniers mois. — 11° Les dommages-intérêts dus aux affréteurs pour le défaut de délivrance des marchandises qu'ils ont chargées, ou pour remboursement des avaries souffertes par lesdites marchandises, par la faute du capitaine ou de l'équipage. — 12° Le prix du navire encore dû au vendeur. — 13° Les créances pour lesquelles le navire a été donné en gage. — Les créanciers compris dans chacun des numéros 3, 4, 5, 6, 7, 8 et 9 du présent article, dont la créance a été contractée dans le même port, viennent en concurrence, en cas d'insuffisance du prix. Mais si, pendant un nouveau voyage, de semblables dettes sont contractées postérieurement, les dernières créances sont préférées aux anciennes. En cas de concours de plusieurs créanciers gagistes, la préférence est déterminée par la date des transcriptions et mentions prescrites par l'art. 287 précité. »

L'art. 286 contient encore, sur la justification des priviléges, d'importantes modifications à l'art. 192 du Code français. Ainsi les priviléges ne peuvent être exercés qu'après justification dans les formes suivantes : 1° Les frais de justice, par les états de frais liquidés par le juge compétent; — 2° Les droits de navigation, par les quittances des receveurs; — 3° Les gages des pilotes, les frais, indemnités et primes de sauvetage, par les sentences et les attestations, certificats des administrateurs de la marine marchande, ou par toute autre preuve que l'autorité judiciaire croira devoir admettre, selon les circonstances; les gages du gardien et les frais de garde énoncés au n° 3 de l'art. 285, et les créances indiquées aux numéros 4 et 5, par des états arrêtés par le président du tribunal de commerce; — 4° Les gages et loyers de l'équipage, par les rôles d'armement et de désarmement arrêtés dans les bureaux d'administration de la marine marchande; les autres indemnités dues aux matelots, par le rapport du capitaine et les autres preuves légales des événements qui lui attribuaient le droit de traiter; — 5° Les fourni-

tures faites pour les besoins et les réparations du navire, pendant le voyage, et les ventes de marchandises au cours du voyage, pour le même objet, par des états signés du capitaine et appuyés d'expertises, d'actes de vente et de procès-verbaux signés du capitaine et des principaux de l'équipage, ou de tous autres actes établissant la nécessité des dépenses; — 6° Les fournitures pour réparations du navire, avant son dernier voyage, et pour sa construction, par les mémoires, états ou factures signées du capitaine et de l'armateur, et dont un double doit être déposé au greffe du tribunal de commerce, avant le départ du navire, ou dans les dix jours de ce départ; — 7° Les sommes prêtées à la grosse par actes faits et inscrits dans les formes prescrites par l'art. 427 (Voir *suprà*, *Du contrat à la grosse*, p. 1170); en cas de concours de plusieurs prêteurs à la grosse, la préférence est réglée par l'art. 437, qui est conforme à l'art. 323 du Code français. Celui qui prête à la grosse n'est pas tenu de prouver l'emploi effectif des deniers par lui versés de bonne foi, pour les besoins du navire; — 8° Les primes d'assurances, par les polices, par les bons signés de l'assuré et par les *extraits* des livres des courtiers d'assurances; les répartitions et contributions dans les sociétés d'assurances mutuelles, par les extraits des registres constatant l'admission du navire dans la société; — 9° Les dommages-intérêts dus aux affréteurs, par les jugements qui les liquident. Si, lors de la distribution du prix, le jugement de condamnation à des dommages-intérêts est prononcé, et que ceux-ci ne soient pas encore liquidés, les créanciers de l'indemnité peuvent être colloqués pour une somme approximative, moyennant caution de restituer l'excédant, de même que les créanciers postérieurs à ceux-ci peuvent être colloqués moyennant semblable caution; — 10° La vente du navire, par l'acte de vente transcrit et mentionné, comme il est dit en l'art. 288 (Voir *suprà*, chapitre précédent, p. 1241); — 11° Les créances pour lesquelles le navire a été affecté en nantissement, par l'écrit constitutif du gage, transcrit et mentionné comme il est dit en l'article précédent.

L'art. 290, relatif à l'extinction des priviléges, modifie comme suit les art. 193 et 194 du Code de commerce français. Les priviléges des créanciers sur le navire sont éteints, indépendamment

des moyens généraux d'extinction des obligations : 1° par la vente en justice faite dans les formes légales; 2° par l'expiration d'un délai de trois mois, en cas de vente volontaire. Ce délai part de la date de la transcription de la vente volontaire, si le navire se trouve, au moment de cette transcription, dans le département maritime où il a été inscrit; de la date de son retour dans son département, si la transcription de la vente volontaire est faite quand le navire en est déjà parti. Si, dans les délais sus-indiqués, le créancier privilégié cite l'acquéreur en justice, afin d'obtenir la déclaration de son privilége, l'extinction du privilége est interrompue.

Roumanie. — Le Code de commerce rouman reproduit l'ancien texte des art. 191 à 194 du Code français, tel qu'il a été conservé par le Code belge (voir *suprà*, Belgique, p. 1296).

Espagne. — Les art. 596 et 597 du Code espagnol reproduisent l'ancien texte de l'art. 191 du Code français (voir *suprà*, Belgique, p. 1296). L'art. 598 modifie comme il suit l'art. 192 du Code français sur les justifications des priviléges, en conservant les quatre premiers numéros de l'art. 192 : «...Les créances du trésor royal, par des certificats des trésoriers des rentes royales. — Les dettes contractées pour les besoins urgents du navire et de son équipage, pendant le dernier voyage, et celles contractées par la vente des effets du chargement dont répond le navire, seront déterminées par le tribunal de commerce, sur le vu des preuves présentées par le capitaine pour en établir la nécessité; — Les créances relatives à la construction ou à la vente du navire seront prouvées par des actes passés selon les formes prescrites pour l'inscription sur les registres matricules des navires; — Les provisions pour les agrès, apparaux et victuailles du navire seront justifiées par les factures revêtues du reçu du capitaine et visées par l'armateur, à condition que les duplicata auront été remis au secrétariat de la marine du port d'où venait le navire, avant son départ ou au plus tard dans les huit jours qui l'ont suivi; — Les prêts à la grosse, par des contrats en due forme; — Les primes d'assurances, par les polices et les certificats des courtiers; — Enfin les créances des chargeurs pour défaut de remise du chargement ou pour avaries, par sentence judiciaire ou arbitrale.

La transmission de propriété du navire est soumise à des formalités qui garantissent les droits des prêteurs à la grosse et des autres créanciers privilégiés, en empêchant que leur gage ne leur échappe. — Ainsi les créanciers privilégiés conservent leurs droits sur le navire, même après qu'il a été vendu, tant qu'il reste dans le port où a eu lieu la vente, et pendant soixante jours après qu'il a mis à la voile sous le nom et aux risques du nouveau propriétaire. — Si le navire est vendu en cours de voyage, les créanciers conservent tous leurs droits jusqu'à son retour dans le port où il est immatriculé, et pendant six mois, du jour du retour. — Si la vente du navire est forcée, les priviléges sur le navire sont éteints du moment de l'adjudication, et les créanciers n'ont plus droit qu'à la répartition du prix, suivant leur ordre de collocation (art. 599 à 601).

Portugal. — L'ordre et le classement des priviléges sont déterminés par les art. 1300 à 1307 du Code portugais. — Les créances privilégiées viennent dans l'ordre suivant : 1° les salaires dus pour secours ou sauvetage et les frais de pilotage; 2° les droits de tonnage, phare, feux, quarantaine et autres droits de port; 3° les gages des gardiens et frais de garde des navires; 4° les loyers des magasins où se trouvent déposés les agrès et apparaux; 5° toutes dépenses pour l'utilité du navire, ses agrès et apparaux, les loyers du capitaine et des gens de l'équipage, à compter du jour où le navire est prêt à faire voile jusqu'à l'expiration des trois semaines qui suivent le moment où le voyage est censé terminé; 6° les sommes prêtées au capitaine ou payées par lui pour les besoins du navire, du moment où le navire est prêt à prendre la mer jusqu'au délai de trois semaines après l'achèvement présumé du voyage; le remboursement des marchandises vendues pour payer les dettes de cette catégorie; et enfin les sommes prêtées à la grosse, pour acquitter tout ou partie de ces dettes, y compris le profit maritime. Les dettes que nous venons d'énumérer ne sont privilégiées qu'autant qu'elles ont été contractées pendant le dernier voyage; les autres dettes se règlent conformément à l'art. 1651 précité; 7° Les frais de radoub et de réparations faites au navire ou à ses apparaux, pendant les trois dernières années, à partir de l'achèvement des travaux ;

8° les frais de construction du navire et les intérêts dus pour les trois dernières années, mais à la condition que la créance soit reconnue par un acte écrit et ayant date certaine; 9° les sommes prêtées à la grosse sur le corps, quille, agrès, apparaux, pour radoub, victuailles, armement et équipement, avant le départ du navire; 10° le montant des primes d'assurance faites sur corps, quille, agrès, apparaux, et sur armement et équipement du navire, dus pour payer le dernier voyage; 11° les dommages-intérêts dus aux chargeurs pour le défaut de délivrance des marchandises qu'ils ont chargées, ou pour remboursement des avaries souffertes par lesdites marchandises, par la faute du capitaine ou des gens de l'équipage.

Les créances ci-dessus énumérées, comprises dans le même paragraphe et contractées dans le même port, viennent en concurrence. Mais si le navire, après être sorti du port, vient à y rentrer, les nouvelles dettes qu'il contracte alors priment les dettes antérieures.

A la suite des créances dont nous venons d'indiquer l'ordre et le classement, vient, comme créance également privilégiée, le prix d'achat d'un navire non payé, ainsi que les intérêts des deux dernières années (art. 1302).

Celui qui paie une dette postérieure à celle provenant d'un contrat à la grosse, reste personnellement débiteur de celle-ci ; mais il est de plein droit subrogé aux droits et actions de celui dont il a éteint la créance, sans avoir eu égard à l'ordre des priviléges (art. 1668).

Le privilége résultant d'un contrat à la grosse sur navire est éteint six mois après l'achèvement du voyage, s'il a lieu sur les côtes d'Europe; et après un délai de deux ans, pour les voyages plus éloignés. Ces délais sont doublés en cas de guerre (art. 1857).

Les priviléges doivent être inscrits sur le registre général du commerce, et sont réglés d'après leur ordre de date d'inscription.

On applique à la navigation fluviale les règles sur le classement des priviléges concernant la navigation maritime, à l'exception des priviléges attachés aux créances sous les n°s 1, 7 et 8, et du privilége affecté au remboursement du prix du navire (art. 1302 précité).

Si la vente du navire est forcée et non volontaire, les frais de justice priment toutes les autres créances. — En cas de faillite ou d'insolvabilité du propriétaire du navire, les créances pour la garantie desquelles le navire est particulièrement engagé, priment les autres créances de la masse.

Si la vente du navire est volontaire, le vendeur est tenu, avant la vente ou lors de la vente, de faire connaître à l'acheteur toutes les créances privilégiées dont le navire est grevé, et de lui en remettre l'état certifié conforme et signé de lui. L'omission d'une ou plusieurs créances constituerait un acte de mauvaise foi, de la part du vendeur.

Les Portugais peuvent acquérir des navires étrangers, mais ils doivent les faire nationaliser, sans que l'acte d'acquisition contienne aucune réserve frauduleuse en faveur d'un étranger, sous peine de confiscation du navire. — Tout navire de commerce doit être enregistré ; cet enregistrement est renouvelé chaque fois que la valeur entière ou partielle est transmise à un nouveau propriétaire (art. 1315 à 1319).

Les créanciers privilégiés conservent leurs droits *sur le navire*, après qu'il a été vendu, tant qu'il reste dans *le port* où a eu lieu la vente; et s'il met à la voile au nom et pour compte du nouveau propriétaire, pendant les soixante jours qui suivent son départ (art. 1307).

Pays-Bas. — Les créances privilégiées sur navire sont classées dans l'ordre suivant : 1° les salaires dus pour secours ou sauvetage et les droits de pilotage dus pour le dernier voyage et pendant sa durée; 2° les droits de tonnage, fanaux, phare, quarantaine et autres droits de port, également à raison du dernier voyage et pendant sa durée; nous rappelons ici que les droits de tonnage, fanaux et phare ont été abolis, dans les Pays-Bas, par la loi du 13 juin 1815 (voir *suprà*, note, p. 408); 3° les gages des gardiens et frais de garde des bâtiments; 4° le loyer des magasins où se trouvent déposés les agrès et apparaux; 5° les gages du capitaine et des gens de l'équipage, seulement pour le dernier voyage, depuis le jour où le navire a été mis en état de prendre la mer jusqu'au jour où le voyage est considéré comme terminé; 6° la livraison de voiles, cordages et autres objets nécessaires à

l'armement, et les frais d'entretien ou de réparation du bâtiment, de ses agrès et apparaux; les sommes prêtées à la grosse pour acquitter les dettes en tout ou en partie, y compris le profit maritime, mais seulement celles prêtées pour le dernier voyage, à partir du moment où le navire a mis à la voile jusqu'au jour de son arrivée au port de distination. Le voyage est censé terminé vingt et un jours après l'arrivée du navire à sa destination, et plus tôt quand les dernières marchandises ou effets sont débarqués; 7° les frais de radoub ou de réparation des apparaux, autres que ceux faits pour le dernier voyage et mentionnés sous le n° 6; toutefois on ne comprend dans cette classe de priviléges que les frais faits pendant les trois dernières années, à partir du jour où le radoub ou les réparations ont été achevées; 8° les frais de construction du navire et les intérêts dus pour les trois dernières années; 9° les sommes prêtées à la grosse sur corps, quille, agrès, apparaux, pour radoub, victuailles, armement et équipement, avant le départ du navire; mais le profit maritime n'est pas compris dans ce privilége.

Les créances comprises dans la même catégorie et contractées dans le même port et à raison du même objet, viennent en concurrence. Si les dettes ont été contractées en cours de voyage, par une nécessité justifiée, mais successivement et dans des ports différents, ou dans le même port, après que le navire ayant repris la mer a dû y rentrer, celles contractées postérieurement sont préférées aux dettes antérieures (art. 313 et 314).

Après les créances privilégiées que nous venons d'indiquer, viennent dans l'ordre suivant: 1° le prix d'achat du navire, lorsqu'il est encore dû, avec les intérêts des deux dernières années; 2° le montant des autres créances, à la garantie desquelles le navire aurait été affecté en vertu d'une convention spéciale, avec les intérêts des deux dernières années. Ces deux dernières classes de créances ne sont privilégiées qu'autant que le privilége a été expressément stipulé par un acte ayant date certaine, et qu'elles ont été inscrites sur le registre public, également destiné à l'enregistrement de la propriété des navires, et dont nous parlerons ci-après. Le rang entre les créances de chacune des deux dernières classes est déterminé d'après l'ordre de date (art. 315).

Lorsque le navire est vendu judiciairement, les frais de justice sont préférés à toute autre créance. — En cas de faillite ou d'insolvabilité du propriétaire du navire, toutes les actions et créances pour la garantie desquelles le navire est engagé, sont préférées à celles des autres créanciers de la masse, sans que la préférence soit étendue au prix de l'assurance : l'assureur à qui la prime reste due vient en concurrence avec les autres créanciers de l'assuré.

Le vendeur d'un navire est tenu de faire connaître à l'acquéreur toutes les créances privilégiées, et de lui en remettre un état signé de lui et certifié conforme (art. 317 à 319).

Le privilége sur le navire, le fret et les marchandises, résultant d'un contrat à la grosse, est éteint six mois après l'arrivée du navire au lieu où finit le voyage, si le contrat a été conclu dans un des ports du nord ou de la partie occidentale de l'Europe; le délai est d'un an, si le contrat a été conclu dans un lieu situé sur les côtes d'Asie ou d'Afrique, dans la Méditerranée ou la mer Noire; enfin le délai est de deux ans après l'arrivée du navire, si le contrat a été conclu dans une autre partie du monde. Ces délais sont doublés en cas de guerre maritime (art. 755).

Aux termes de l'art. 316, tout privilége, de quelque nature qu'il soit, est éteint si le navire, après avoir été vendu, a navigué pendant soixante jours, depuis sa sortie du port, sous le nom et pour le compte du nouveau propriétaire, sans que les créanciers privilégiés aient fait valoir leurs droits. La protestation faite par l'un des créanciers ne profite qu'à lui seul, et non aux autres. Mais si le navire est vendu à un étranger, les actions, droits et priviléges des créanciers restent intacts, même après l'expiration du délai que nous venons d'indiquer.

Les navires et bateaux, exclusivement employés à la navigation dans les limites du royaume des Pays-Bas, tant sur les fleuves, rivières et canaux, que sur les mers intérieures et les lacs du pays et le long des bancs de sable, sont soumis à des règles particulières, en ce qui concerne le classement des créances privilégiées sur ces navires et bateaux. Les art. 309 à 319 dont nous venons d'analyser les dispositions reçoivent, dans les art. 750 et suivants, certaines modifications qui laissent subsister les autres disposi-

tions non contraires. — Les créances privilégiées sur les navires et bateaux naviguant ainsi à l'intérieur ou sur les côtes des Pays-Bas sont classées comme il suit : 1° les frais de secours et de sauvetage, les frais de pilotage ; 2° les frais de tonnage, fanaux, phare et autres frais de port; nous avons vu plus haut (p. 1304) que ces divers droits ont été abolis ; 3° les frais de garde du bâtiment et les salaires des gardiens et ouvriers employés à bord; 4° le loyer des magasins servant au dépôt des agrès et apparaux ; 5° les loyers du capitaine et des gens de l'équipage. Les priviléges indiqués ci-dessus doivent être exercés, sous peine de déchéance, dans les trois mois du jour des réparations et travaux qui ont nécessité la relâche; 6° les fournitures et réparations nécessaires du bâtiment et de ses apparaux, pendant trois ans du jour de la livraison des fournitures ou de l'achèvement des réparations; 7° les frais de construction du bâtiment, y compris les intérêts des trois dernières années ; 8° les dommages-intérêts dus aux chargeurs pour défaut de délivrance des marchandises, ou pour la réparation des dommages causés par l'infidélité ou la faute du capitaine ou des gens de l'équipage.

Si le produit de la vente du bâtiment ne suffit pas à l'entier acquittement des dettes privilégiées, celles qui ont été contractées les dernières sont préférées aux précédentes.

Après les créances privilégiées que nous venons d'indiquer, viennent celles énoncées en l'art. 315 précité, mais seulement pour les navires mesurant dix lastes (vingt tonneaux) ou au delà (Voir *suprà*, p. 1305).

Tous ces priviléges sont éteints si le bâtiment, après avoir été vendu, a navigué pendant six mois sous le nom et pour compte du nouvel acquéreur, sans que les créanciers privilégiés aient fait valoir leurs droits ni protesté.

La vente n'est valablement faite, à l'égard des tiers, que si elle a été transcrite sur les registres des conservateurs des hypothèques ; mais la transcription n'est pas exigée pour les navires de moins de dix lastes, les petits bâtiments étant considérés comme meubles et se transmettant suivant les mêmes règles que les autres meubles; du reste, ces bâtiments ne sont pas susceptibles d'être hypothéqués.

L'art. 758 prohibe les emprunts à la grosse sur les bâtiments employés à la navigation intérieure.

Aux termes de l'art. 315, l'inscription des hypothèques est faite sur les registres publics, destinés à l'immatriculation des navires; ces registres sont tenus par le conservateur des hypothèques et du cadastre. Un bureau central, établi à La Haye, contrôle les inscriptions reçues par les conservateurs. — *L'inscription* des hypothèques maritimes se fait au bureau du port d'attache du navire, où il a été immatriculé. Pour donner toute la publicité possible à cette sorte d'état civil du navire, on grave avec un fer rouge, à l'endroit le plus apparent du bâtiment, le nom du bureau où il a été immatriculé, le numéro du registre et l'année de l'immatriculation. En outre, le bureau central *tient*, pour faciliter les recherches, le tableau général, par ordre alphabétique, de tous les navires inscrits, et celui de tous les propriétaires de navires (Arrêté royal de 1836).

Les créances hypothécaires prennent rang après les créances privilégiées, suivant l'ordre des inscriptions.

Le titre constitutif de l'hypothèque ne peut être à *ordre : le* transfert doit toujours être mentionné au *registre* des hypothèques, et le cessionnaire est même tenu de faire élection de domicile dans le ressort du bureau.

Le créancier est privilégié pour le montant de sa créance, et, en outre, pour les intérêts des deux dernières années.

Allemagne. — L'art. 757 fixe de la manière suivante l'ordre des créances privilégiées sur le navire : — 1° Les frais de *vente* forcée du navire, y compris les frais de répartition du *prix* en provenant, ainsi que les frais de garde, dépôt et conservation du navire et de ses agrès et apparaux, depuis l'introduction de la vente forcée ou depuis la saisie qui l'a précédée; — 2° Les frais de garde et de dépôt du navire et de ses agrès et apparaux, non compris dans le paragraphe précédent, depuis l'entrée *du* navire dans le dernier port, si le navire a été vendu par voie d'exécution; — 3° Les droits publics de navire, de navigation et de port, notamment les droits de tonnage, de phare, de quarantaine et de havre; — 4° Les actions des gens de l'équipage à raison de leurs engagements; — 5° Les droits de pilotage et de lama-

nage, ainsi que les frais de sauvetage, de secours, de rachat et de réclamation; — 6° Les contributions du navire aux avaries communes; — 7° Les actions des prêteurs à la grosse à qui le navire est engagé, ainsi que celles pour opérations de crédit conclues par le capitaine, en cas de nécessité absolue et en cours de navigation, que le capitaine soit copropriétaire ou seul propriétaire du navire; on assimile à ces actions celles ayant pour objet des fournitures ou des travaux faits au comptant, au capitaine, pendant le séjour du navire en dehors du port d'attache, lorsqu'il y a nécessité absolue et pour la conservation du navire ou l'achèvement du voyage, pourvu que ces fournitures ou travaux aient été commandés par les circonstances; — 8° Les actions à raison de non livraison ou d'avarie des marchandises qui font l'objet du chargement et des effets des voyageurs; — 9° Les actions non prévues par les paragraphes précédents, à raison d'actes conclus par le capitaine, en vertu de ses attributions légales et non en vertu de pouvoirs spéciaux qu'il tiendrait de l'un des intéressés au navire ou au chargement, ainsi que les actions non prévues plus haut à raison d'inexécution ou d'exécution incomplète ou défectueuse d'un contrat conclu par l'armateur, pourvu que l'exécution de ce contrat rentre dans les attributions du capitaine; — 10° Les actions qui naissent de la faute d'une personne de l'équipage, même lorsqu'elle a la copropriété ou la propriété du navire.

Les créanciers privilégiés sur le navire ont également un droit de gage sur les agrès et apparaux, à moins qu'il ne s'agisse d'un prêt à la grosse expressément restreint au navire. Le privilége peut être exercé contre les tiers détenteurs du navire, sous les conditions que nous indiquerons au paragraphe suivant. Enfin le privilége sur le navire s'étend également au fret brut du voyage pour les besoins duquel la créance est née (art. 758 et 759).

Cependant les gens de l'équipage ont même un droit de gage sur le fret des voyages antérieurs, à raison des créances nées du dernier voyage, pourvu que les différents voyages aient été effectués en vertu d'un seul et même contrat d'engagement (art. 761).

Le privilége du prêteur à la grosse est soumis aux mêmes

prescriptions que ceux des autres créanciers sur le navire. Toutefois il peut y être dérogé par la convention des parties (art. 762).

Le privilége appartenant à un prêteur à la grosse sur le navire, s'applique dans la même proportion au capital, aux intérêts, au profit maritime et aux frais (art. 763).

Les art. 764 à 766 déterminent contre quelles personnes le créancier exerce son recours. Le créancier sur le navire qui exerce son droit de gage, peut actionner soit l'armateur, soit le capitaine; il peut citer ce dernier, même lorsque le navire est mouillé au port d'attache. La sentence rendue contre le capitaine produit ses effets contre l'armateur, en ce qui touche l'exercice du privilége. — Le fait que l'armateur devient, *soit* par le contrat, soit en engageant plus tard sa responsabilité personnelle par certains faits déterminés par la loi, personnellement garant de la créance, même sur sa fortune de terre, ne modifie en rien la nature du gage du créancier sur le navire. Cette disposition s'applique notamment aux créances des gens de l'équipage, à raison de leurs contrats d'engagement. — *Si le navire* appartient à plusieurs copropriétaires, le navire et le fret sont engagés au profit des créanciers du navire, de la même manière que si le bâtiment n'appartient qu'à un seul armateur.

Le concours des diverses créances privilégiées entre elles se règle suivant les dispositions des art. 770 à 773. — Les frais de vente forcée du navire et les frais de garde et de dépôt depuis l'entrée au dernier port, priment les autres droits des créanciers du navire. Les frais de vente forcée priment ceux de garde et de dépôt depuis l'entrée au dernier port. — Les dettes concernant le dernier voyage, au nombre desquelles sont comptées celles contractées après l'achèvement du dernier voyage, priment celles provenant des voyages antérieurs. Quant aux créances qui ne concernent pas le dernier voyage, celles qui se rapportent à un voyage postérieur ont la préférence sur les créances qui se rapportent à un voyage antérieur. Toutefois les gens de l'équipage ont, pour les créances se rapportant à un voyage antérieur, le même droit de priorité que celui qui leur appartient à raison des créances provenant d'un voyage posté-

rieur, pourvu que les différents voyages aient été effectués sous l'empire d'un seul et même engagement. — Si un prêt à la grosse a été fait pour plusieurs voyages successifs, le prêteur est primé par les créanciers sur le navire, dont les créances se rapportent à des voyages entrepris postérieurement à l'achèvement du premier de ceux à l'occasion desquels l'emprunt a eu lieu. — Les créances qui concernent le même voyage et celles qui y sont assimilées, sont acquittées dans l'ordre suivant : — 1° Les droits publics de navire, de navigation et de port; — 2° Les créances résultant des engagements des gens de l'équipage; — 3° Les lamanages ainsi que les frais de sauvetage, de secours, de rachat et de réclamation, les contributions du navire aux avaries communes, les créances à raison des emprunts à la grosse ou autres emprunts conclus par le capitaine, en cas de nécessité absolue, de même que les créances qui leur sont assimilées; — 4° Les créances pour non-livraison ou avarie des marchandises ou effets de voyage; — 5° Les actions dérivant d'actes conclus par le capitaine dans ses attributions légales, et celles résultant de l'inexécution par l'armateur des obligations qu'il a pu contracter, lorsque ces obligations sont de nature à constituer un privilége sur le navire; — 6° Toutes actions dérivant de la faute d'une personne de l'équipage. — Les créances énumérées sous chacun de ces numéros ont les mêmes droits et viennent concurremment; quant à celles énumérées sous le numéro 3, celle qui est postérieure prime celle qui est antérieure; mais celles qui sont nées à raison du même fait jouissent des mêmes droits et viennent concurremment, lors même qu'il n'y aurait pas simultanéité de date : tels sont les emprunts à la grosse contractés successivement dans le même port, pour la réparation du même dommage. En règle générale, si le capitaine a fait plusieurs opérations dans le même cas de force majeure, les créances qui en résultent sont réputées simultanées. Les créances à raison d'opérations de crédit, notamment d'emprunts à la grosse contractés par le capitaine pour acquitter des dettes antérieures résultant d'engagements des gens de l'équipage, de même que les créances dérivant d'actes conclus à l'effet de prolonger le terme du paiement, ou ayant pour objet la reconnaissance ou le renou-

vellement de pareilles créances antérieures, n'ont que le droit d'antériorité afférent à la créance dont elles opèrent la novation ; et cela, lors même que l'opération de crédit ou l'engagement nouveau du capitaine a été nécessaire pour permettre la continuation du voyage, par exemple, pour obtenir la mainlevée de la saisie pratiquée sur le navire.

Les art. 774 à 776 règlent l'exercice du droit de gage sur le fret. Les créanciers privilégiés sur le navire et le fret ne peuvent exercer efficacement leur recours sur le fret que s'il est encore dû ou si le prix du fret se trouve encore entre les mains du capitaine. — Les dispositions relatives à l'ordre des priviléges sur le navire sont applicables aux créances privilégiées sur le fret. — En cas de cession du fret, les créanciers peuvent encore exercer leur privilége sur le fret, mais seulement tant que le prix en reste dû ou qu'il est encore entre les mains du capitaine. — Si l'armateur a recouvré le fret, il est personnellement obligé de le restituer aux créanciers du navire auxquels le gage échappe, et ce, jusqu'à concurrence de la somme due à chacun d'eux, suivant le rang de son privilége, d'après le règlement de répartition. La même obligation de rembourser le prix du fret subsiste contre l'armateur personnellement, lorsqu'il charge des marchandises pour son propre compte ; le fret est alors estimé d'après le cours au lieu et à l'époque du chargement. — Si l'armateur a disposé du prix du fret et qu'il ait payé un ou plusieurs créanciers gagistes, il n'est tenu d'en tenir compte aux autres créanciers qui avaient un droit de priorité qu'autant qu'il est justifié qu'il les a sciemment lésés. — Lorsque les priviléges sur le navire sont éteints par la vente forcée du navire, l'armateur qui a perçu le prix de la vente est tenu d'acquitter les créances privilégiées dans l'ordre établi par la loi, et il est tenu personnellement dans les mêmes conditions que quand il est détenteur du prix du fret.

L'armateur qui, ayant connaissance de l'existence d'une créance privilégiée sur le navire et le fret, n'acquitte pas la dette, et expédie le navire pour un autre voyage, sans que le départ soit justifié par l'intérêt même du créancier, devient personnellement responsable jusqu'à concurrence des sommes qui auraient été attribuées au créancier, si la valeur qu'avait le navire avant

le commencement du nouveau voyage avait été répartie entre les créanciers du navire, d'après l'ordre légal. Jusqu'à preuve contraire, il y a présomption que le créancier aurait été complétement payé par suite de cette répartition. Cette disposition ne fait pas obstacle à l'application des dispositions qui précèdent, en ce qui concerne la responsabilité personnelle de l'armateur qui a recouvré le fret et en doit compte aux créanciers privilégiés (art. 777).

Bien que le prêteur à la grosse ne soit pas tenu de la contribution aux avaries, comme nous l'avons déjà vu, le recouvrement de sa créance reste subordonné aux risques de mer dont le profit maritime représente le prix. Ainsi, en cas de perte, de détérioration ou d'avaries communes, l'indemnité qui peut être attribuée au propriétaire du navire, tient lieu, pour le prêteur créancier du navire, de l'objet auquel l'indemnité s'applique. Cette disposition est également observée pour les autres créanciers privilégiés sur le navire. Enfin, la même règle s'applique à l'indemnité qui doit être payée à l'armateur par celui dont la faute a occasionné un dommage. L'armateur qui a touché l'indemnité est personnellement tenu envers les créanciers du navire, jusqu'à concurrence du montant recouvré, de la même manière qu'il est responsable envers les créanciers sur le fret, lorsqu'il a recouvré le montant (art. 778).

Si les créanciers privilégiés sur le navire sont en concurrence avec d'autres créanciers ordinaires ou même avec des créanciers gagistes dont la créance ne procède pas des besoins que fait naître la fortune de mer, ces derniers sont primés par les créanciers privilégiés énumérés dans l'art. 757 (art. 779).

La disposition de l'art. 767, concernant l'extinction des droits de gage sur le navire, s'applique également aux autres droits de gage constitués par la convention des parties ou attribués à certaines créances par la législation des divers États de l'empire allemand; les droits de ces créanciers gagistes particuliers sont alors réglés d'après la loi de chaque État et non d'après les règles du Code général allemand (art. 780).

En cas de concours de créanciers gagistes sur les marchandises à raison du fret dû, de prêteurs à la grosse, de créanciers pour le montant des contributions à raison d'avaries communes,

de créanciers à raison de frais de sauvetage et de secours, le droit privilégié sur le fret est primé par tous les autres; parmi ceux-ci, le droit subséquent a la priorité sur le droit antérieur, et les droits simultanés s'exercent concurremment. Les créances à raison des opérations conclues par le capitaine, pour le même cas et par suite d'absolue nécessité, sont réputées simultanées. Tels sont les principes généraux établis par l'art. 781.

Les divers modes d'extinction des priviléges sont réglés par les art. 767 à 769. Le privilége s'éteint : — 1° Par la vente forcée du navire, effectuée au port d'origine. Le prix de la vente tient alors lieu, pour les créanciers, de l'objet même de leur gage. Les créanciers du navire sont invités par sommation rendue publique à sauvegarder leurs droits. Les règles concernant la procédure de vente sont d'ailleurs réservées à la législation particulière de chaque État. — 2° Par la vente du navire effectuée, en cas de force majeure, par le capitaine, en vertu de ses attributions légales. — Il est laissé aux lois particulières de chaque État de déterminer les autres cas dans lesquels s'éteignent les priviléges, par exemple lorsque les créanciers du navire *ont été* sommés sans résultat de faire valoir leurs droits, ou lorsqu'ils n'ont pas fait la déclaration de leurs droits de gage à l'autorité compétente, dans le délai légal, après que le navire a mouillé dans le port de départ ou dans un autre port du même pays. — L'extinction des priviléges, dans les cas déterminés par l'art. 767, ne s'applique pas quand la vente ne porte pas sur le navire entier, mais seulement sur une ou plusieurs parts d'intérêts dans le navire; car le nouveau copropriétaire reste grevé des charges et des priviléges qui pèsent sur le navire entier. La loi introductive du Code général allemand en *Prusse*, du 24 juin 1861, a comblé une lacune, relativement aux garanties en faveur des créanciers privilégiés sur navire, en cas de vente volontaire.

D'après l'art. 58 de la loi introductive, en cas d'aliénation volontaire du navire, les droits de gage des créanciers sur le navire, restés inconnus de l'acquéreur, s'éteignent après une sommation rendue publique, adressée à ces créanciers et restée infructueuse, d'avoir à faire valoir leurs droits. — On observe à cet égard la procédure suivante : — 1° La requête afin d'être autorisé à faire

sommation ne peut être présentée que si le navire est inscrit au *registre des navires ;* elle doit être adressée au tribunal de commerce qui tient ce registre. — Le requérant doit, pour justifier sa requête, notifier au tribunal les noms des créanciers sur le navire qui sont connus de lui. — 2° L'ordonnance du tribunal assigne les parties devant un juge-commissaire, et invite par sommation publique les créanciers sur le navire restés inconnus à faire valoir leurs droits dans le délai prescrit, à peine de forclusion. L'assignation doit être faite à trois mois. — 3° Lorsque la cause est appelée à l'audience, le tribunal rend un jugement de forclusion, réservant les droits des créanciers sur le navire, qui se sont présentés ou qui ont été désignés par le requérant, et déclarant forclos tous les autres créanciers sur le navire. — 4° Une expédition du jugement de forclusion doit être affichée dans la salle d'audience pendant quinze jours ; la publicité ainsi donnée au jugement équivaut à la mise en demeure des créanciers forclos. Copie du jugement doit être communiquée aux créanciers dont les droits ont été réservés. Le recours en restitution est seul recevable contre le jugement.

La loi introductive du Code général allemand en *Prusse* contient encore la disposition suivante, relative à la constitution de gage sur les navires. Le droit de gage sur un navire est inscrit au registre des navires. L'inscription est faite par le tribunal qui tient le registre. Elle contient : 1° le nom du créancier; 2° la nature de la créance à laquelle le gage est attaché; 3° la mention de l'acte constitutif du gage, lieu et date compris; 4° la date de l'inscription ; l'inscription est relatée par le tribunal sur l'acte constitutif de gage et sur le certificat remis au débiteur (art. 59).

L'inscription du gage au registre des navires est ainsi la condition essentielle de ce contrat.

A la différence du droit français, l'hypothèque maritime peut dériver d'un jugement ; mais elle n'a d'effet qu'autant que l'inscription en a été requise.

On peut hypothéquer les navires en construction ; mais cette hypothèque n'affecte les matériaux employés à la construction qu'autant que leur emploi a été réellement fait.

Si le navire appartient à plusieurs propriétaires, il faut le consentement unanime pour conférer un gage hypothécaire ; l'avis de la majorité ne suffit pas, à la différence du droit français. L'avis de la majorité prévaut pour les actes concernant l'exploitation du navire, mais non pour l'hypothèque qui participe de l'aliénation (voir *suprà*, Allem., p. 405).

L'inscription au registre vaut constitution de gage. Tant que la mise en gage reste inscrite aux registres des navires, le créancier a les mêmes droits que s'il était réellement détenteur du gage. L'inscription du gage doit être rayée du registre des navires, dès que le droit de gage est éteint par le paiement. Le privilége résultant du droit de gage, dûment inscrit sur le registre des navires, se règle d'après l'ordre et la date de l'inscription.

Le titre constitutif d'hypothèque est négociable par voie d'endossement, dans la même forme que le warrant.

Les art. 53 et 54 de la loi introductive contiennent les dispositions relatives à la tenue des registres de navires ; nous y remarquons que les bâtiments qui sont la propriété exclusive de sujets prussiens, sont seuls autorisés à porter le pavillon prussien. Les sociétés par actions établies en Prusse jouissent, à cet égard, des mêmes droits que les sujets prussiens.

Les tribunaux de commerce chargés de la tenue des registres des navires sont ceux des ports dits *ports d'attache ;* et chaque tribunal ne tient qu'un seul registre pour tous les ports de son ressort. Les art. 681 1°, 757 7° et 764 attachent certains effets au séjour du navire dans son port d'attache (voir *infrà*, même chapitre). — L'art. 448 du Code général dispose que les lois particulières de chaque État peuvent étendre à tous les ports ou à certains ports du ressort du port d'attache, les dispositions contenues dans les articles précités.

Lubeck. — La loi introductive du Code général allemand à *Lubeck*, du 26 octobre 1863, ajoute à l'art. 767 du Code général la disposition suivante, contenue dans l'art. 19 de la loi introductive. Le privilége des créanciers du navire s'éteint dans d'autres cas que ceux prévus à l'art. 767, lorsque, après l'inscription de la vente au registre des navires, ils ont été mis en demeure par une sommation émanée du tribunal de commerce, dans

un délai de trois à six mois, et que forclosion s'en est suivie.

L'art. 17 dit aussi que le port de *Travemunde* est assimilé au port de *Lubeck*, pour tout ce qui concerne l'application des dispositions des art. 681 1°, 757 7° et 764, relatives au séjour du bâtiment dans le port d'attache.

A *Lubeck*, non plus qu'à *Hambourg* et dans le *Mecklenbourg*, il n'existe de disposition législative qui facilite la constitution du gage sur les navires.

Autriche. — La législation commerciale est muette sur les priviléges affectés aux créances sur navire. Cependant, en vertu des principes généraux, tels qu'ils sont établis par le droit commun, les frais de justice, les droits de port et de pilotage, les frais de garde et d'entretien du navire, les loyers du capitaine et de l'équipage, les lettres de grosse sont privilégiés (voir *suprà*, p. 504).

Angleterre. — La loi anglaise admet l'hypothèque sur navire; mais elle ne classe pas, comme la loi française, les créances privilégiées de manière à constituer entre elles un ordre de préférence : toute créance privilégiée de sa nature peut être garantie par l'affectation du navire en gage, en vertu de l'inscription hypothécaire.

Nous avons déjà vu, en traitant de la *Nationalité des navires* (voir *suprà*, p. 25 à 29), que l'enregistrement sur les registres publics était requis pour déterminer le véritable propriétaire du navire, et que la même formalité devait être remplie à chaque changement de propriétaire; enfin, nous avons indiqué les formes de l'enregistrement. Nous renvoyons aussi à ce que nous avons dit au chapitre du *Contrat à la grosse*, sur la nature du privilége afférent aux lettres de grosse (voir *suprà*, p. 1195).

La loi anglaise n'admet de privilége proprement dit, primant même les créances hypothécaires, indépendamment de toute inscription, que pour les frais de justice.

Quant aux autres créances privilégiées sur le navire, elles ne sont l'objet d'une préférence que lorsqu'elles ont été inscrites par l'enregistreur public; cette inscription prend le nom de *mort-gage*. Le privilége résultant d'hypothèque n'existe ainsi que quand il est la garantie d'un emprunt sur le navire ou de toute

autre *valable considération:* tels sont les frais d'entretien et de réparation du navire, les fournitures faites pour le navire, les loyers des gens de mer, etc. Le propriétaire qui veut vendre ou hypothéquer son navire, hors de la métropole ou du port d'enregistrement, doit préalablement obtenir de l'enregistreur les certificats d'hypothèque ou de vente qui lui en donnent le pouvoir. En effet, le droit d'acquérir la propriété totale ou partielle d'un navire anglais n'existe qu'au profit des nationaux qui ont rempli les conditions légales, et les étrangers ne sont admis ni au bénéfice de la nationalisation, telle qu'elle est réglée par la loi anglaise, ni aux priviléges conférés par le mort-gage. — Pour obtenir le certificat d'hypothèque ou de vente, le propriétaire du navire doit déclarer à l'enregistreur les noms des personnes auxquelles il vend ou engage le navire, le montant maximum des hypothèques ou le minimum du prix de vente; enfin, les lieux où il doit faire usage du certificat et le temps pendant lequel ses pouvoirs seront valables pour consommer l'opération. — Comme on le voit par cette disposition du *Merchant act*, ce certificat d'hypothèque, qui correspond à l'hypothèque éventuelle admise par la loi française, a aussi le caractère d'un mandat conféré, soit au capitaine, soit à toute autre personne, d'hypothéquer le navire en cours de voyage. Nous devons ajouter que, dans la pratique, on n'use que fort rarement du droit d'hypothèquer le navire en cours de voyage, les bailleurs de fonds préférant la forme du prêt à la grosse (*bottomry*).

Il n'est délivré de certificat de vente ou d'hypothèque que pour la vente ou l'engagement du navire entier. — La vente faite de bonne foi et dans les formes légales ne peut être annulée par la mort de la personne qui avait donné ordre de réaliser la vente; la vente ainsi faite ne peut pas non plus être infirmée par la vente ou la déconfiture du propriétaire vendeur. — Aucun certificat d'hypothèque ou de vente n'est délivré, si l'acte doit être passé dans le Royaume-Uni, si le port d'attache du navire est situé dans le Royaume-Uni ou en quelque endroit que ce soit des possessions britanniques; enfin, aucun certificat d'hypothèque ou de vente ne peut être délivré à une personne qui n'y serait pas dénommée. — En cas de perte du certificat,

les commissaires des douanes peuvent en délivrer un autre; ils ont aussi le droit de révoquer le certificat, dans certaines formes tracées par la loi. Telles sont les dispositions qui résultent des art. 76 à 83 du *Merchant act*.

La déclaration d'hypothèque doit être enregistrée au moment où elle est faite; la même formalité est remplie pour toute libération du mort-gage, et elle dégrève le navire du privilége. Quant à l'acte même qui confère hypothèque, il est valablement fait sous seing privé.

La loi anglaise permet d'affecter comme gage hypothécaire le fret, les prix de passage et le profit espéré du navire; mais cette garantie est rarement stipulée. En tout cas, le fret n'est valablement hypothéqué et ne crée un droit de préférence que sous la condition que le créancier *soit en possession par une main mise réelle*.

Ne sont pas susceptibles de mort-gage : les navires dont le tonnage n'excède pas quinze tonneaux, et qui sont destinés à naviguer sur les rivières ou sur les côtes; les bateaux de pêche et les caboteurs de l'île de Terre-Neuve et des côtes de l'Amérique du Nord, lorsqu'ils n'excèdent pas trente tonneaux et qu'ils ne sont pas pontés. — Du reste, ces navires sont dispensés de l'enregistrement qui confère le bénéfice de la nationalité anglaise (voir *suprà*, p. 25).

Les navires en construction peuvent être hypothéqués d'après l'usage. L'armateur qui fait les avances à mesure que la construction s'élève, assure ses droits par hypothèque; mais le constructeur conserve toujours son recours sur le navire pour ce qui peut lui rester dû; et l'enregistrement qui rend l'armateur définitivement propriétaire est refusé à celui-ci par l'enregistreur, tant qu'il ne justifie pas de sa complète libération par un certificat du constructeur. Si le constructeur délivre ce certificat, bien qu'il reste encore créancier en tout ou en partie, il n'est plus qu'un créancier ordinaire, dépouillé de toute garantie. Le navire n'est ainsi enregistré que libre d'hypothèques. En tout cas, l'hypothèque du navire en construction n'est pas susceptible de transmission; ce n'est qu'un gage ordinaire.

Dans le *bas Canada* où l'Angleterre a des chantiers considérables, nous trouvons une législation qui diffère de celle de la

Grande-Bretagne, relativement à l'hypothèque des navires en construction. Le constructeur peut hypothéquer le navire avant son achèvement; et cette hypothèque peut subsister, à la différence du droit anglais, même après la livraison à l'armateur. Mais l'hypothèque ne peut être consentie que quand la quille du bâtiment est déjà placée sur le chantier.

La loi du *bas Canada* contient encore la disposition suivante : Les parties contractantes peuvent convenir que le bâtiment dont la quille est posée sera la propriété de la personne qui avance les deniers ou effets pour le parachever, et cette convention transfère de plein droit à celui qui fait les avances, pour lui en assurer le paiement, non-seulement la partie du bâtiment alors construite, mais celle du bâtiment jusqu'à son parachèvement, en sorte qu'il peut obtenir l'enregistrement du bâtiment, le vendre et en consentir un titre, quitte et valable, sauf au propriétaire son droit d'action en reddition de compte, ou autre recours que la loi accorde contre celui qui a fait les avances.

La loi de cette colonie ajoute encore que, quand il a été consenti une première hypothèque, aucune autre ne peut l'être, si le premier créancier s'y oppose; toute hypothèque inscrite ultérieurement serait nulle et sans effet, s'il n'était justifié du consentement du premier créancier inscrit.

Dans le système de la loi anglaise, la priorité des hypothèques s'établit par la priorité de l'enregistrement, sans avoir égard aux stipulations contraires qui pourraient être introduites par les parties. — Si plusieurs hypothèques sont prises le même jour, la préférence est donnée en raison de l'heure de l'*inscription*. Aussi la date et l'heure de l'inscription sont-elles exigées par la loi.

Le délai de péremption des hypothèques maritimes est de cinq ans; mais l'inscription peut être renouvelée.

Le titre constitutif de l'hypothèque ne peut être à ordre, la cession devant toujours être l'objet d'un transfert, dans la même forme que l'inscription hypothécaire.

L'hypothèque ne constituant un gage solide qu'à la condition que la créance soit assurée contre les risques de mer auxquels le gage est exposé, le créancier écarte par l'assurance de la

créance ces causes de perte ; il peut aussi se faire subroger aux droits du propriétaire dans l'assurance du navire.

Quand le navire appartient à plusieurs propriétaires, chacun d'eux ne peut hypothéquer que sa part, et il faudrait le consentement unanime, et non-seulement l'avis de la majorité, pour que toutes les parts fussent engagées (voir *suprà*, Angl., p. 114 et 115).

Le créancier hypothécaire n'a droit sur le navire ou sur une portion de la valeur du navire que jusqu'à concurrence de la valeur hypothéquée. Le premier créancier hypothécaire inscrit a plus qu'un droit de préférence sur le prix : lui seul, en droit strict, a le pouvoir incontestable de vendre le navire. La loi anglaise l'affranchit même, pour la vente, des formalités judiciaires, et, en vendant, il agit comme s'il disposait de sa chose, sous la seule condition de répartir l'excédant de sa créance entre les créanciers qui viennent après lui et dans l'ordre de préférence établi entre eux. Il faut remarquer, du reste, que ce mode de procéder est de droit commun et qu'il ne s'applique pas seulement à l'hypothèque maritime. — Cependant le droit commun est tempéré par l'art. 71 du *Merchant act*, qui dispose : La vente du navire ou d'une part du navire par le détenteur d'une hypothèque est valable ; mais si son hypothèque est primée par d'autres créances, la Cour seule peut autoriser la vente, dans le cas où les autres détenteurs s'y opposent. — La Cour intervient, en effet, dans l'intérêt des créanciers qui viennent après le premier créancier mort-gagiste inscrit ; et elle peut ordonner la vente aux enchères publiques comme plus désirable. Le premier créancier ne serait autorisé à vendre sans formalités judiciaires que s'il ne se présentait point d'enchérisseurs.

Tout mort-gage a un droit de préférence sur les créances non privilégiées, quelles que soient leurs dates ; les droits du créancier hypothécaire ne sont pas même affectés par le fait de la banqueroute du débiteur, si elle a lieu après l'enregistrement de l'hypothèque.

Le transfert des hypothèques est enregistré dans la même forme que l'hypothèque même ; l'enregistrement constate la cause du transfert, et c'est au cessionnaire qu'incombe l'obliga-

tion de faire toutes les déclarations légales; c'est aussi dans les mêmes formes que s'opère la transmission des droits du créancier hypothécaire à ses héritiers, à sa femme pour assurer ses reprises, à la masse de ses créanciers, en cas de faillite (art. 66 à 76 du *Merchant act.*)

Du principe déjà souvent signalé que tout navire est soumis à la loi de son pavillon pour les conditions de sa transmission au point de vue des priviléges que confère l'acte de nationalité, il suit que la vente ou la dation en nantissement d'un navire anglais, pendant le voyage, laquelle ne serait pas valable en droit anglais comme faite en dehors des conditions légales, ne transmettrait pas non plus de droits à l'acquéreur dans un pays étranger. Cette question a été plusieurs fois décidée dans ce sens par les tribunaux français, contre des acquéreurs d'un navire qui prétendaient avoir éteint par une vente irrégulière, suivant la loi du pavillon anglais, les priviléges des autres créanciers; et c'est à bon droit que la saisie pratiquée par ceux-ci a été toujours admise dans le cas dont s'agit (Rouen, 3 mars 1857; Havre, 14 août 1855).

Danemark. — Le Code maritime danois ne contient que fort peu de règles rélatives aux créances privilégiées sur navire. Nous avons vu, au chapitre XIII (voir *suprà*, p. 1200), comment se règle la préférence entre prêteurs à la grosse et dans quelles formes ils exercent leur privilége.

Le navire peut être donné en nantissement comme les autres meubles. Cette constitution de gage, dont la condition essentielle est que le navire soit mis et qu'il reste en la possession du créancier, est possible en Danemark où les navires restent retenus dans les ports de la Baltique, bloqués par les glaces pendant de longs mois.

Il est aussi admis par l'usage que le navire est susceptible d'hypothèque; mais les vices du régime hypothécaire en vigueur sont tels que les prêteurs y voient rarement une garantie suffisante, et qu'ils consultent plutôt la solvabilité personnelle de l'emprunteur. En effet, il n'existe point, comme dans les autres pays, de registre public où sont inscrites les hypothèques : la publicité de l'hypothèque consiste uniquement dans la lecture

du contrat, devant le tribunal du lieu où réside l'armateur. Si l'hypothèque n'est pas absolument occulte, elle n'est entourée, comme on le voit, que d'une publicité fort insuffisante, ce qui est d'autant plus grave que les créances hypothécaires priment même les créances privilégiées.

Les navires en construction peuvent être hypothéqués; mais nous retrouvons dans la loi danoise le principe de la loi anglaise, suivant lequel le navire ne peut être enregistré et obtenir ses lettres de congé qu'après complète libération de l'armateur pour lequel le navire a été construit. Le constructeur qui consentirait à l'enregistrement du navire avant le paiement par l'armateur, n'aurait plus qu'un recours personnel contre celui-ci (voir *suprà*, Angl., p. 1319).

Suède. — Les règles sur les priviléges, en droit maritime, sont établies par les art. 275 à 283 du Code maritime suédois.

Sont privilégiés sur le navire, le fret et la cargaison, et dans l'ordre ci-après indiqué, les créances suivantes, pour être payées sur le montant de la valeur du navire et sur le fret brut du voyage auquel elles se rapportent : 1° les loyers du capitaine et de l'équipage; 2° l'indemnité d'avarie, les sommes empruntées à la grosse par le capitaine, et les obligations qui résultent de la vente faite par lui d'une partie de la cargaison pour venir au secours du navire; 3° les autres engagements pris par l'armateur et dont il répond jusqu'à concurrence de la valeur du navire et du fret; 4° les avances faites par l'un des copropriétaires du navire, pour la construction, l'armement ou l'entretien, et à raison desquelles il a un recours contre ses coparticipants (voir *suprà*, Suède, p. 119). — Les priviléges qui viennent d'être mentionnés sont éteints lorsqu'on ne les a pas fait valoir par les voies légales, dans les six mois qui suivent l'arrivée du navire dans le port suédois où le voyage s'achève et où s'effectue le déchargement de toute la cargaison.

Les diverses créances, mentionnées sous les n^os^ 1, 3 et 4 du paragraphe précédent, jouissent d'un privilége égal quand elles sont comprises sous le même numéro et qu'elles résultent du même voyage. Les créances désignées sous le n° 2 jouissent d'un privilége égal quand elles sont contractées dans le même port,

par suite du même sinistre et pendant le même voyage; et de deux créances contractées pendant le même voyage, la plus ancienne passe avant l'autre.

Outre les priviléges que nous venons de mentionner, nous devons rappeler celui que l'art. 3 du Code maritime suédois accorde contre le constructeur d'un navire ou le fournisseur de matériaux au propriétaire pour le compte duquel le navire est construit, et qui fait des avances. La loi trace même le moyen particulier de conserver ce privilége (voir *suprà*, Suède, p. 121).

Lorsque le navire est vendu après déclaration d'innavigabilité, les priviléges mentionnés ci-dessus cessent, en ce qui concerne le navire; mais le créancier privilégié conserve tous ses droits sur le produit de la vente.

Lorsque le navire change de mains par suite d'une transaction librement consentie, le nouveau propriétaire est tenu de la contribution aux avaries communes qui incombait au vendeur.

Lorsqu'un navire a souffert des avaries communes, ou que, par la faute d'un tiers, il s'est perdu ou a été endommagé; ou bien lorsque le fret est perdu partiellement ou en totalité, le créancier privilégié a, sur l'indemnité qui doit revenir à l'armateur, les mêmes droits qu'il avait sur le navire et sur le fret.

Tout privilége sur le fret cesse, quand le fret n'est pas payé au propriétaire. — L'armateur qui touche le montant du fret ou de la vente du navire, lorsque la vente a eu lieu après déclaration d'innavigabilité, n'est responsable que des obligations dont il est tenu personnellement; quant aux autres, il n'est responsable que jusqu'à concurrence de ce qui reste quand les créanciers sur le navire ont été satisfaits, lors même que ceux-ci ne seraient point privilégiés; il faut, cependant, que l'armateur soit de bonne foi et qu'il n'ait pas eu connaissance des créances privilégiées.

On décide de même à l'égard du recours des créanciers sur l'indemnité qui revient à l'armateur, en cas de perte totale ou partielle du navire ou du fret.

Les créances dont la désignation suit sont privilégiées sur la cargaison, dans l'ordre ci-après indiqué : 1° Le prêt à la grosse, fait dans le dernier voyage, avec les intérêts et les primes, que l'échéance soit passée ou non; l'indemnité d'avarie commune,

pendant le dernier voyage. Les créances les plus anciennes passent avant les autres. — 2° L'indemnité due pour surestaries. Si l'emprunt à la grosse n'est garanti que par la cargaison seule, l'indemnité pour surestaries passe au premier rang.

Lorsque le capitaine ou l'armateur font décharger et livrer la cargaison au consignataire, avant que le fret et l'indemnité des surestaries aient été payés, ils n'ont plus aucun privilége sur les marchandises. Il en est de même lorsque le porteur d'une lettre de grosse fait décharger les biens engagés, avant que l'emprunt ait été remboursé ; car il est censé avoir alors renoncé à son privilége.

Norwége. — Même législation qu'en Danemark (voir *suprà*, Danem., p. 1322).

Russie. — La loi russe ne dit rien, relativement à l'ordre des créances privilégiées sur navire. Toutefois nous avons dit, au chapitre XIII (voir *suprà*, Russie, p. 1205 et 1206), que le contrat à la grosse était garanti par un nantissement sur le navire. Les droits qui confèrent ce privilége sont déterminés par la loi civile et exercés dans la même forme que les autres priviléges.

Malte (île de). — Le régime hypothécaire admis par la loi anglaise, a été étendu à l'île de Malte comme aux autres possessions anglaises (voir *suprà*, Angl., p. 1317). Nous renvoyons, du reste, à ce que nous avons dit des priviléges, en traitant du *Contrat à la grosse* (voir *suprà*, p. 1211 et 1212).

Grèce et îles Ioniennes. — Le Code de commerce de ces pays reproduit les dispositions du Code de commerce français, moins les modifications introduites par la loi hypothécaire de 1874, dans les art. 191 et 192 (voir *suprà*, Belgique, p. 1296).

Haïti. — Le Code de commerce haïtien reproduit la législation française, antérieure aux modifications apportées aux art. 191 et 192 (voir *suprà*, Belgique, p. 1296). Nous notons toutefois sur l'art. 189 du Code haïtien, correspondant à l'art. 192 du Code français, que les droits de pilotage se constatent par la quittance du pilote.

États-Unis. — Nous avons indiqué, au chapitre 1er de la première Partie (voir *suprà*, États-Unis, p. 35 et suiv.), les formalités de l'enregistrement de la propriété du navire. Les prêteurs à la

grosse ont, sur les navires, un privilége qui est primé par celui des matelots pour leurs loyers. Nous avons vu, au chapitre XIII, les conditions d'exercice de ce privilége (voir *supra*, Etats-Unis, p. 1213 et 1214).

La loi des États de l'Union admet l'hypothèque sur navire, de même que la loi anglaise. On peut affecter en gage non-seulement le navire et ses agrès et apparaux, mais aussi le fret, les prix de passage, et généralement tous les profits du navire. La plupart des actes constitutifs d'hypothèque stipulent ce gage particulier, et le créancier y trouve une garantie d'autant plus efficace que la loi américaine permet l'assurance du fret et des profits espérés; le bénéfice de l'assurance est lui-même affecté en gage.

Le contrat hypothécaire est enregistré au bureau des douanes; on énonce dans l'inscription le jour et l'heure où elle est requise, de telle sorte que la mention de l'heure détermine la préférence entre les créanciers inscrits le même jour. — L'hypothèque se périme par cinq ans; mais l'inscription peut être renouvelée.

Brésil. — En cas de vente volontaire, la propriété du navire passe à l'acheteur, sauf les droits des créanciers privilégiés qui ont une hypothèque tacite. Sont privilégiés : 1° les salaires dus pour services rendus au navire, y compris les frais de sauvetage et droits de pilotage; 2° les droits de port et ceux de navigation; 3° les frais de garde du navire et les loyers des magasins où sont déposés les agrès et apparaux; 4° les frais d'entretien du navire depuis le dernier voyage et ceux faits dans le port où a lieu la vente; 5° les loyers du capitaine et de l'équipage pour le dernier voyage; 6° le principal et le profit maritime des emprunts à la grosse faits par le capitaine sur le navire ou sur le fret, pendant le dernier voyage, si ces emprunts ont été faits avant le départ du navire du port où les obligations ont été contractées; 7° le capital et le profit maritime des emprunts faits sur le navire et ses apparaux ou sur le fret, avant le commencement du voyage, dans le port de charge; 8° les sommes empruntées par le capitaine et les dettes par lui contractées pendant le dernier voyage, pour les réparations ou la garde du navire, ainsi que les primes d'assurance de ces créances, quand, par ces emprunts, le capitaine a pu éviter de signer des lettres de grosse; 9° les

indemnités dues pour défaut de remise du chargement, les primes d'assurance sur le navire ou le fret, et les indemnités dues pour avaries ordinaires et généralement pour tous faits relatifs au dernier voyage seulement (art. 470). — Sont également privilégiés, bien que contractés antérieurement au dernier voyage : 1° les frais de construction du navire, pendant trois ans, à compter du jour où la construction a été achevée; 2° les frais de réparation du navire et de ses apparaux, pendant deux années, à compter du jour de l'achèvement des travaux.

Les créances spécifiées sous les numéros 4, 6, 7 et 8 de l'art. 470 ne seront considérées comme privilégiées que si elles ont été inscrites en temps utile sur le registre public du commerce, et si le montant de ces créances est indiqué sur le livre de bord. Les mêmes dettes, contractées hors du territoire de l'empire, ne seront privilégiées qu'après avoir été attestées et rendues authentiques par le visa du Conseil (art. 471 et 472). — Les créanciers sont colloqués sur le prix dans l'ordre de préférence indiqué par les art. 470 et 471; les dettes qui viennent au même rang et qui ont été contractées dans le même port viennent en concurrence; mais si, dans la suite du voyage, des dettes de même nature ont été contractées dans d'autres ports ou dans le même port, au cas où le navire aurait dû, après sa sortie, y rentrer pour relâcher, les dettes contractées postérieurement sont préférées aux plus anciennes (art. 473). — Après les créances indiquées dans les art. 470 et 471, le prix de vente du navire est également privilégié pendant trois ans, du jour de la date du contrat de vente, pourvu que l'acte de vente ait été inscrit en temps utile sur le registre de commerce, et qu'il ait été transcrit sur le livre de bord (art. 474).

Nous renvoyons à ce que nous avons dit, au chapitre XIII, sur les délais de l'enregistrement du contrat à la grosse (voir *suprà*, Brésil, p. 1214).

Buenos-Ayres. — Les créances privilégiées viennent dans l'ordre suivant : 1° les frais de secours et de sauvetage et les droits de pilotage; 2° les droits de port; 3° les frais de dépôt et ceux faits pour la garde du navire; 4° les loyers des magasins où sont déposés les agrès et apparaux du navire; 5° les loyers du capitaine

et des gens de l'équipage; 6° les fournitures faites pour le navire et les frais d'entretien et de réparation du navire et de ses apparaux; 7° les sommes prêtées au capitaine ou payées pour son compte pour les besoins du navire, ainsi que le remboursement du prix des effets vendus pour couvrir les dépenses nécessaires pendant le voyage, et enfin le principal et le profit maritime des sommes prêtées à la grosse. Les dettes énoncées sous les numéros 1, 2, 5, 6 et 7 ne sont privilégiées que si elles ont été contractées à cause du dernier voyage; et cela, pour les dettes mentionnées sous les numéros 1, 2 et 7, si elles ont été contractées pendant le voyage; pour celles mentionnées sous les numéros 5 et 6, si elles ont été contractées depuis le jour à partir duquel le navire a été en état de faire le voyage, jusqu'au jour où le voyage est considéré comme terminé; le voyage sera censé terminé vingt-un jours après l'arrivée du navire à sa destination, et plus tôt, si le déchargement a été effectué; les dettes énoncées sous les numéros 3 et 4 sont privilégiées, si elles ont été contractées depuis le jour de l'entrée du navire dans le port jusqu'au jour de la vente; 8° les frais de réparations du navire et de ses apparaux, autres que ceux mentionnés sous le numéro 6, pendant trois ans, du jour de l'achèvement des travaux; 9° les frais de construction du navire, pendant trois ans; 10° les sommes empruntées à la grosse sur le navire pour agrès, armement et équipement, si le contrat a été passé avant la sortie du navire du port où les obligations ont été contractées; 11° les primes des assurances faites, pendant le dernier voyage, sur le navire et les apparaux; 12° les indemnités dues aux chargeurs pour défaut de livraison du chargement et pour le remboursement des avaries souffertes par la faute du capitaine ou de l'équipage (art. 1021 du Code de comm. argentin).

L'art. 1022 reproduit l'art. 474 du Code brésilien (voir *supra*, Brésil, p. 1327).

A la suite des créances énoncées dans l'art. 1021, sont également privilégiés : 1° le prix d'achat du navire et les intérêts dus depuis les deux dernières années; 2° le montant des autres créances au paiement desquelles a été affecté le navire, que le navire soit ou non détenu par le créancier ou par un tiers désigné à cet effet. Les créances mentionnées dans cet article ne seront

privilégiées que si elles résultent d'un acte ayant date certaine, inscrit sur le registre public du commerce. L'ordre des créances privilégiées sera déterminé par la priorité des inscriptions sur le registre (art. 1023).

Les priviléges mentionnés dans les art. 1021 à 1023 sont éteints si le navire transmis à un autre a navigué pendant soixante jours, depuis sa sortie du port, sous le nom et pour le compte du nouveau propriétaire, sans que les créanciers privilégiés aient protesté. La protestation suffit pour empêcher l'extinction du privilége. Si le navire est vendu pendant le voyage, les créanciers privilégiés conservent leurs droits pendant six mois, depuis le retour du navire au port de sa matricule (art. 1024).

Nous avons vu, au chapitre XIII, les conditions imposées spécialement aux prêteurs à la grosse pour la conservation de leurs priviléges; ces conditions sont les mêmes qu'en droit brésilien (voir *suprà*, Buenos-Ayres, p. 1220).

Chili. — Les créances privilégiées sur le navire ou son prix sont : — 1° Les frais de secours et de sauvetage et les salaires des pilotes. — 2° Les droits de port. — 3° Les salaires des dépositaires et gardiens du navire, et les frais d'entretien du navire depuis son entrée au port jusqu'à sa vente. — 4° Le loyer du magasin où sont gardés les agrès du navire. — 5° Les loyers, gratifications et déboursés du capitaine, et les loyers de l'équipage pour le dernier voyage, sans préjudice du privilége sur le fret. Les voyages d'aller et de retour sont considérés comme n'en faisant qu'un seul. Les marins engagés au profit ou au fret ne jouissent pas de ce privilége. — 6° Toutes les dettes contractées par le capitaine, pendant le dernier voyage, au profit du navire et pour satisfaire à une nécessité urgente : telles sont les dettes contractées pour fourniture de vivres pour les passagers, et celles provenant de la vente justifiée d'une partie de la cargaison. — 7° Les sommes dues au dernier vendeur du navire ou aux fournisseurs de matériaux, artisans et ouvriers employés à sa construction, si le navire n'a pas voyagé depuis la vente ou la construction; et les sommes dues pour travaux, main-d'œuvre, les frais de réparations, équipement et approvisionnement du navire pour le dernier voyage, s'il a déjà navigué. Le privilége des fournisseurs, artisans et ou-

vriers n'existe qu'autant qu'ils n'ont pas travaillé pour un entrepreneur à forfait ou qu'ils n'ont pas eu connaissance du forfait; cette connaissance résulterait de la publication par la voie des journaux ou dans toute autre forme légale. Même dans le cas où ils n'ont pas de privilége, les ouvriers peuvent réclamer du propriétaire du navire les sommes qu'il peut rester devoir à l'entrepreneur. Le privilége de ceux qui ont prêté des fonds pour la construction est étendu à ceux qui font des avances pour la réparation des avaries que peut souffrir un navire neuf avant son premier voyage. — 8° Les sommes prêtées à la grosse sur le navire pour le réparer, l'équiper et l'approvisionner pour le dernier voyage. — 9° Les primes d'assurance des sommes prêtées à la grosse pendant le dernier voyage. — 10° Les indemnités dues aux chargeurs pour défaut de livraison des marchandises et avaries souffertes par la faute du capitaine ou de l'équipage, et celles qui sont dues au passager pour les objets confiés à la garde du capitaine.

Les priviléges embrassent le capital et les intérêts stipulés ou le profit maritime, s'il s'agit d'un prêt à la grosse.

Le concours entre les créanciers privilégiés est réglé comme il suit. Les créanciers désignés dans l'article précédent sous le même numéro sont payés au prorata, si le prix du navire ne suffit pas à les couvrir intégralement. S'il y a concours de créanciers privilégiés pour des créances de même nature, contractées dans le même port, ils sont aussi payés au prorata; mais si ces créances sont contractées dans des ports différents, pendant le même voyage, elles viennent par ordre de date. Le concours entre prêteurs à la grosse est réglé comme nous l'avons dit au chapitre XIII (voir *suprà*, Chili, p. 1225). Les créanciers communs sont payés au marc le franc.

En cas de faillite du propriétaire, les créanciers privilégiés sur le navire sont préférés, dans la distribution du prix, aux créanciers de la masse; cette préférence s'étend aux sommes payées par les assurances.

Les créances privilégiées se justifient comme il suit : 1° les gratifications et frais de sauvetage, par le certificat de l'autorité qui a présidé à l'opération; 2° le pilotage, par le certificat du

gouverneur maritime ou de celui qui a employé le pilote; 3° les droits de port, par le certificat du gouverneur maritime; 4° les frais de garde et d'entretien, par la taxe du juge de commerce qui les a autorisés et approuvés; 5° le loyer du magasin où sont déposés les agrès et apparaux, par l'attestation résultant de l'autorisation du dépôt; 6° les loyers du capitaine et de l'équipage, par le compte revêtu du visa et de l'approbation du gouverneur maritime; 7° les dettes contractées pendant le dernier voyage, par le livre de bord; les achats de vivres et vente de marchandises, par les reçus signés du capitaine et des officiers de l'équipage; 8° les créances provenant de la vente ou de la construction du navire, par l'inscription sur le registre public du commerce; les fournitures de provisions ou de matériaux, par le compte signé des fournisseurs, approuvé du capitaine et visé par l'armateur, pourvu qu'un duplicata en ait été déposé au greffe du tribunal de commerce, avant la sortie du navire; 9° les prêts à la grosse, par les écrits authentiques ou sous signature privée, dans les formes indiquées pour ces contrats; 10° les primes d'assurance, par les polices respectives; 11° les indemnités dues aux chargeurs et passagers, par la sentence judiciaire ou arbitrale qui les alloue.

En dehors des moyens généraux d'extinction des priviléges, tels qu'ils sont indiqués par la loi civile, les priviléges sur navire s'éteignent: 1° par la vente judiciaire du navire, dans les formes légales; 2° par la vente volontaire du navire qui se trouve dans le port, quand, depuis ladite vente, le navire a voyagé au nom, pour compte et aux risques de l'acquéreur, et qu'il a navigué pendant soixante jours, sans opposition ni protestation des créanciers. Le navire est censé avoir voyagé au nom du nouveau propriétaire, quand l'acte de vente a été transcrit sur le registre matricule.

Tant que le navire répond des dettes, les créanciers privilégiés ou communs peuvent demander la rescision de la vente volontaire, lorsque le prix n'a pas été payé ou que la vente a été consentie en fraude de leurs droits (art. 835 à 841).

Pérou. — La législation péruvienne reproduit celle de l'Es-

pagne, relativement aux priviléges sur navire. Mais le Code de commerce péruvien a admis le régime hypothécaire, c'est-à-dire la consécration du privilége par l'inscription sur le registre public de commerce, dans les formes et sous les conditions prescrites par les législations brésilienne et argentine, pour une certaine nature de créances privilégiées. Nous renvoyons, en ce qui concerne l'enregistrement des prêts à la grosse, à ce que nous avons dit précédemment (voir *suprà*, Pérou, p. 1126 et Esp., p. 1171).

Amérique centrale. — Mexique. — Même législation qu'en Espagne (Voir *suprà*, Esp., p. 1171).

Pays musulmans. — Nous renvoyons à ce que nous avons dit au chapitre I[er] des *Assurances* (voir *suprà*, Pays musulmans, p. 586).

CINQUIÈME PARTIE

DE LA COMPÉTENCE ET DE LA PROCÉDURE COMMERCIALE, ET SPÉCIALEMENT DE LA PROCÉDURE MARITIME.

Il ne pouvait entrer dans notre plan de faire connaître les détails de la composition et de l'organisation des tribunaux de commerce, chez les différents peuples; aussi nous nous sommes bornés aux questions de compétence et à certaines questions de procédure d'une utilité pratique incontestable.

CHAPITRE UNIQUE

LÉGISLATION FRANÇAISE.

Nous examinerons successivement les règles générale sur la compétence des tribunaux de commerce, pui celles sur la procédure commerciale, sur la juridiction consulaire; plus spécialement, nous traiterons de la compétence en matière d'abordage et en matière d'assurances; enfin nous terminerons ce chapitre par l'étude des questions que soulève la règle : *Locus regit actum*.

§ 1er. — Règles générales sur la compétence des tribunaux de commerce.

Ces règles sont tracées dans les art. 631 à 641 du Code de commerce.

Art. 631. — « Les tribunaux de commerce connaîtront : — 1° des transactions relatives aux engagements et transactions entre négociants, marchands et banquiers; — 2° des contestations entre associés, pour raison d'une société de commerce ; — 3° de celles relatives aux actes de commerce entre toutes personnes. »

Nous avons donné dans le premier volume, sur le *Droit commercial terrestre*, l'interprétation des art. 632 et 633 qui énumèrent les actes de commerce (voir p. 11 à 22).

Art. 634. — « Les tribunaux de commerce connaîtront également : — 1° Des actions contre les facteurs, commis des marchands ou leurs serviteurs, pour le fait seulement du trafic du marchand auquel ils sont attachés ; — 2° Des billets faits par les receveurs, payeurs, percepteurs ou autres comptables des deniers publics. »

Art. 635. — « Les tribunaux de commerce connaîtront de tout ce qui concerne les faillites, conformément à ce qui est prescrit au livre troisième du présent Code. »

Art. 636. — « Lorsque les lettres de change ne seront réputées que simples promesses, aux termes de l'art. 112, ou lorsque les billets à ordre ne porteront que des signatures d'individus non négociants, et n'auront pas pour occasion des opérations de commerce, trafic, change, banque ou courtage, le tribunal de commerce sera tenu de renvoyer au tribunal civil, s'il en est requis par le défendeur. »

Art. 637. — « Lorsque ces lettres de change et ces billets à ordre porteront en même temps des signatures d'individus négociants et d'individus non négociants, le tribunal de commerce en connaîtra ; mais il ne pourra prononcer la contrainte par corps contre les individus non négociants, à moins qu'ils ne soient engagés à l'occasion d'opérations de commerce, trafic, change, banque ou courtage. »

Art. 638. — « Ne seront point de la compétence des tribunaux de commerce, les actions intentées contre un propriétaire, cultivateur ou vigneron, pour ventes de denrées provenant de son cru, les actions intentées contre un commerçant, pour paiement de denrées et marchandises achetées pour son usage particulier. — Néanmoins les billets souscrits par un commerçant seront censés faits pour son commerce, et ceux des receveurs, payeurs, percepteurs ou autres comptables de deniers publics, seront censés faits pour leur gestion, lorsqu'une autre cause n'y sera point énoncée. »

Art. 639. — « Les tribunaux de commerce jugeront en dernier ressort : — 1° Toutes les demandes dans lesquelles les parties justiciables de ces tribunaux, et usant de leurs droits, auront déclaré vouloir être jugées définitivement et sans appel ; — 2° Toutes les demandes dont le principal n'excédera pas la valeur de quinze cents francs ; — 3° Les demandes reconventionnelles ou en compensation, lors même que, réunies à la demande principale, elles excéderaient quinze cents francs. — Si l'une des demandes principale ou reconventionnelle s'élève au-dessus des limites ci-dessus indiquées, le tribunal ne prononcera sur toutes qu'en premier ressort. — Néanmoins, il sera statué en dernier ressort sur les de-

mandes en dommages-intérêts, lorsqu'elles seront fondées exclusivement sur la demande principale elle-même. »

Pour la détermination du taux du ressort, il faut ajouter au principal les dommages-intérêts réclamés, même ceux réclamés par des conclusions additionnelles (Cass., 18 mai 1868). Bien qu'il soit de principe que c'est la part d'intérêt de chacun des demandeurs, dans une action commune, qui fixe le taux du ressort, il en est autrement si, par la demande collective, les parties agissent solidairement, l'un d'eux pour le tout (Cass., 11 déc. 1867). Cette collection ne peut s'étendre à des héritiers (Paris, 22 juin 1866).

Art. 640. — « Dans les arrondissements où il n'y aura pas de tribunaux de commerce, les juges du tribunal civil exerceront les fonctions et connaîtront des matières attribuées aux juges de commerce par la présente loi. »

Art. 641. — « L'instruction, dans ce cas, aura lieu dans la même forme que devant les tribunaux de commerce, et les jugements produiront les mêmes effets. »

L'étranger assigné devant les tribunaux français par un Français pour une obligation passée à l'étranger, est fondé à invoquer tous les moyens de droit et exceptions admises par la loi française, lors même qu'il y aurait divergence à cet égard entre la loi française et celle du pays du défendeur. Cette interprétation ne s'applique, du reste, qu'aux fins de non-recevoir de pure forme de procédure ; quant aux conventions mêmes, on suit la loi du lieu où elles sont passées (Cass., 23 fév. 1864).

Sont encore de la compétence des tribunaux de commerce, d'après la jurisprudence et suivant l'interprétation des articles qui précèdent :

1° L'action en paiement de salaires, intentée par un facteur ou commis contre son patron ou par un agent d'affaires contre le commerçant qui l'emploie;

2° Les spéculations de bourse et les ordres d'achat et de vente donnés à un agent de change (Cass., 25 juillet 1864, réformant la jurisprudence contraire admise par un autre arrêt du 13 juill. 1859) ; le paiement des honoraires dus aux courtiers de commerce; le paiement des droits de pilotage.

3° Les contestations relatives à la clause compromissoire et en nomination d'arbitres (voir *infrà*, même paragraphe, p. 1342).

4° Les contestations en matière d'assurances terrestres, entre la compagnie et ses agents, ce qui est justifié par la nature commerciale des opérations de ces compagnies ; mais non entre la compagnie et les assurés, comme nous le verrons ci-après (Cass., 24 déc. 1846).

5° Le paiement de travaux de réparations faites à un établissement commercial ou industriel est-il de la compétence des tribunaux de commerce? Les tribunaux et la Cour de cassation même sont fort partagés sur cette question. Il nous semble que la compétence consulaire se justifie par les principes généraux sur la matière.

6° La cession du contrat d'engagement de travailleurs (Cass., 10 nov. 1858).

7° Les engagements des artistes dramatiques sont-ils de la compétence du tribunal de commerce? L'affirmative se justifierait peut-être par les principes rigoureux du droit, le directeur de théâtre étant un entrepreneur faisant des actes de commerce; mais il est plus difficile d'assimiler les artistes à des commis.

8° Les actes de concurrence déloyale, même par la diffamation et l'injure (Cass., 12 nov. 1856).

9° La souscription d'actions dans une société entraîne-t-elle la compétence consulaire? Les tribunaux sont également divisés sur cette question; mais l'affirmative semble prévaloir avec la dernière jurisprudence de la Cour de cassation (Cass., 3 mars 1863; Paris, 8 août 1866).

10° Les entreprises de travaux publics.

11° Les entreprises de transports (Cass., 4 nov. 1863; mais on cite un arrêt contraire et antérieur de la Cour de cassation du 11 janv. 1860).

12° La pêche maritime et les établissements de pêcherie (Aix, 20 nov. 1840).

13° L'emprunt contracté par un commerçant à raison de son commerce (Cass., 10 janv. 1859).

14° Le paiement de frais faits pour un recouvrement commercial entre commerçants, et le règlement de comptes courants entre commerçants.

15° Les contrats d'affrétement ou d'assurance faits par des commerçants qui expédient par mer leur récolte.

16° Les contestations relatives à la délivrance des marchandises.

17° Généralement toute obligation verbale, consentie par un commerçant, tant qu'il n'est pas prouvé qu'elle est étrangère à un fait de commerce.

18° La connaissance des engagements résultant de quasi-délits relatifs au commerce respectif des commerçants, notamment en matière d'abordage, comme nous le verrons ci-après au paragraphe 3.

Ne sont pas de la compétence des tribunaux de commerce, d'après la jurisprudence :

1° Le cautionnement même solidaire d'une obligation commerciale, lorsque le cautionnement n'a pas été consenti dans la forme des engagements commerciaux.

2° L'achat d'une charge de courtier ou d'agent de change, et les faits de concurrence entre courtiers.

3° Les actions relatives aux marques de fabrique ou à la contrefaçon.

4° La revendication exclusive d'une enseigne ou d'une raison de commerce (Cass., 22 nov. 1864).

5° La publication d'œuvres littéraires et scientifiques.

6° Les contestations relatives à un privilége civil ou à un droit de rétention.

7° Les contestations relatives aux assurances terrestres, entre assureurs et assurés.

8° La demande en paiement d'honoraires dus à un agréé.

9° La demande fondée sur un quasi-contrat ou un quasi-délit, même contre un commerçant, lorsqu'il n'apparaît pas que l'obligation qui en dérive ait pris sa source dans un fait commercial.

Le tribunal de commerce est seul compétent pour connaître des demandes contre les signataires de lettres de change, lors même qu'il y aurait, parmi les signataires, des commerçants et des non-commerçants.

La juridiction commerciale est aussi seule compétente pour connaître de toutes actions relatives à la déclaration de faillite ou aux opérations qui suivent, lors même qu'il ne s'agirait pas d'actions qui, de leur nature, fussent de la compétence du tribunal de commerce (Cass., 19 avril 1853). Cependant cette jurisprudence a été contestée par quelques arrêts. En matière de faillite, la contestation est portée devant le tribunal du domicile du failli,

aux termes de l'art. 59 du Code de procédure civile; cependant cette disposition ne s'applique pas aux actions dont le principe est étranger ou antérieur à la faillite (Cass., 19 mars 1858), ni aux contestations dont la cause est absolument indépendante de l'état de faillite, ni à celles concernant une faillite déclarée par un tribunal étranger, ni aux actions intentées après concordat ou état d'union des créanciers.

Art. 420 du Code de procédure civile : — « Le demandeur pourra assigner à son choix, — devant le tribunal du domicile du défendeur; — devant celui dans l'arrondissement duquel la promesse a été faite et la marchandise livrée; — devant celui dans l'arrondissement duquel le paiement devait être effectué. »

Il appartient au demandeur, pour déterminer la juridiction du tribunal, de prouver, avant qu'il ne soit jugé au fond, que le marché a été réellement conclu au lieu qui doit emporter attribution de compétence; car il ne faudrait pas que le tribunal pût être saisi sur une simple allégation qui ne serait pas prouvée (Cass., 12 mars 1867). Pour que le lieu du marché entraîne la compétence du tribunal de ce lieu, il faut ces deux circonstances simultanées : la promesse de vente et la livraison dans le même lieu ; une seule de ces conditions ne suffirait pas (Cass., 18 juin 1867). Le lieu de la ratification de la vente ne peut être considéré comme le lieu de la vente ; la question s'est posée relativement aux marchés conclus par les commis-voyageurs, et il a été sainement jugé que la ratification rétroagissait au jour de l'engagement (Cass., 31 août 1852; Lyon, 13 fév. 1864; Montpellier, 11 août 1865, Bordeaux, 27 fév. 1867). Nous ne trouvons qu'un seul arrêt contraire (Havre, 6 nov. 1866).

Les marchés conclus par lettres missives ne sont définitivement formés qu'au moment et au lieu où parvient au destinataire la réponse à des propositions antérieures.

La livraison est réputée faite au domicile du vendeur, quand la marchandise est expédiée aux frais, risques et périls de l'acheteur; mais il n'en est pas de même de la livraison de marchandises achetées sur échantillons présentés au domicile de l'acheteur (Cass., 12 déc. 1864).

Le mot *marchandises* employé par l'art. 420 est générique, et il s'entend même des espèces fournies par un banquier ou des avances faites par un commissionnaire. Ainsi le commissionnaire peut assigner devant le tribunal de son propre domicile le commettant pour lequel il a fait des avances (Cass., 9 mars 1863). Cependant le tribunal de commerce, compétent pour statuer sur une réclamation d'avances faites par le commissionnaire, ne le serait pas pour statuer, après saisie, sur le privilége accordé au commissionnaire par l'art. 93 du Code de commerce (Seine, 26 août 1868; Anvers, 29 mai 1868).

En vertu des mêmes principes, une compagnie de chemin de fer est valablement assignée à la gare succursale où des marchandises ont été remises pour être transportées.

Lorsqu'un même contrat renferme une convention mixte, c'est-à-dire à la fois civile et commerciale, c'est le tribunal civil qui doit être saisi (Cass., 22 nov. 1854). Il en est de même s'il y a doute sur la nature civile ou commerciale du litige (Poitiers, 7 janv. 1856). Cependant il a été admis qu'une demande reconventionnelle peut être formée devant la juridiction commerciale, valablement saisie d'une demande principale, bien que la demande reconventionnelle se rapporte à des questions hors de sa

compétence, lorsqu'il y a lieu, entre les parties, à un règlement de comptes dont les éléments ne peuvent être divisés (Cass., 8 août 1860). De même, le tribunal de commerce pourrait, comme conséquence de l'action principale, prononcer accessoirement la main levée d'une inscription hypothécaire, d'une saisie-arrêt ou d'une saisie conservatoire.

La caution peut-elle être citée devant le tribunal de commerce, lorsqu'elle est solidaire avec le débiteur principal, mais qu'elle n'a pas été fournie dans les formes qui constituent l'engagement commercial? La question est fort controversée (Pour l'affirmative : Aix, 22 nov. 1866; Mars., 28 fév. 1867). Mais on admet plus généralement que le non-commerçant ne peut être distrait de ses juges naturels qu'autant qu'il a cautionné un effet de commerce comme donneur d'aval, ou que la forme du cautionnement constitue de toute autre manière un acte de commerce (Cass., 5 janvier 1859; 21 nov. 1855; et 16 mai 1866).

Lorsqu'il y a, dans la même affaire, plusieurs défendeurs, les uns commerçants et les autres non-commerçants, il suffit, pour entraîner la compétence de la juridiction commerciale, que la demande soit basée sur le même titre ou au moins fondée sur le même fait.

Lorsqu'il y a litispendance devant un autre tribunal, le tribunal saisi postérieurement de la même demande doit ordonner le renvoi; mais il ne doit le faire qu'après avoir examiné la nature de l'affaire, et il retient la cause, s'il se reconnaît compétent. La simple citation en conciliation crée litispendance. Lorsqu'il y a connexité entre une instance déjà engagée et une autre instance introduite ultérieurement, la jonction des deux affaires peut

être ordonnée par le tribunal, pour être statué par un seul et même jugement.

Si le tribunal civil se trouvait saisi incompétemment d'une affaire dont devait connaître le tribunal de commerce, il ne pourrait, d'office, se déclarer incompétent, dans le cas où les parties n'auraient pas, avant que l'affaire ne fût engagée au fond, demandé le renvoi devant le tribunal compétent. Mais on ne saurait admettre que le tribunal de commerce, juridiction exceptionnelle, pût, *vice versa*, retenir, même du consentement des parties, une demande dont la connaissance appartiendrait exclusivement à la juridiction civile (Cass., 24 avril 1866).

Bien que l'arbitrage forcé ait été aboli, les parties peuvent stipuler qu'elles s'en réfèrent volontairement à des arbitres; mais la juridiction commerciale reste compétente pour vérifier la qualité des parties et statuer sur les conditions essentielles du compromis. Aux termes de l'art. 1006 du Code de procédure civile, le compromis doit désigner, à peine de nullité, les objets en litige et les noms des arbitres. La simple promesse de compromission serait nulle comme le compromis lui-même, si elle ne contenait pas ces énonciations (Cass., 2 déc. 1844). Nous avons déjà vu que l'assurance du fret à faire était nulle, d'après la loi; mais qu'il était d'usage de stipuler cette assurance dans des polices d'honneur. Or, le compromis qui aurait pour objet de constituer des arbitres qui statueraient sur ces questions, est nul ainsi que la convention même; et cette nullité est d'ordre public. Nous trouvons cependant divers arrêts du tribunal de Marseille qui ont admis la validité de ces compromis; la Cour de cassation n'a pas ratifié cette jurisprudence (9 janv. 1854).

Les contestations entre étrangers peuvent présenter

certaines difficultés au point de vue de la compétence.

En principe, les tribunaux français sont incompétents pour statuer sur les contestations entre étrangers. Mais cette règle souffre certaines exceptions, lorsqu'il s'agit de mesures d'exécution ou de conservation qui doivent être prises en France, telles que la saisie-arrêt. *Les tribunaux* français peuvent également connaître des différends qui s'élèvent dans un port français, entre un capitaine et un équipage, alors même que tous sont étrangers; ils connaissent aussi des contestations, même entre étrangers, à raison de fournitures faites à un navire dans un port français. Dans des termes plus généraux, *les tribunaux* français sont compétents, lorsqu'il s'agit de l'exécution, en France, d'actes consentis sur le territoire de la République et se rapportant à des matières commerciales (Cass., 18 avril 1851). Mais si l'exécution *doit avoir lieu* en pays étranger, les tribunaux *français ne sont pas* compétents pour statuer entre étrangers, même si les actes ont été passés en France.

D'après les principes dont nous avons souvent vu l'application en droit commercial, un étranger est valablement cité en France pour les engagements qu'il a contractés vis-à-vis d'un Français. Les étrangers *admis* au bénéfice de la naturalisation sont assimilés aux Français pour l'application des règles qui précèdent. Nous trouvons enfin un jugement qui concède les mêmes droits aux étrangers domiciliés en France depuis plusieurs années (Mars., 7 janv. 1867). Mais cette jurisprudence *n'a pas* été généralement sanctionnée, bien qu'elle se justifie par des considérations de l'ordre le plus élevé.

Les tribunaux de commerce ne connaissent pas de l'exécution de leurs jugements, aux termes de l'art. 442

du Code de procédure civile; les tribunaux civils sont seuls compétents à cet effet. Ainsi, alors que les jugements émanés des tribunaux étrangers prononcent sur des matières commerciales, les tribunaux civils connaissent seuls de l'exécution; et l'exécution est refusée, si le jugement viole les dispositions d'ordre public admises en France.

§ 3. — De la compétence en matière d'assurances maritimes.

L'action de l'assuré contre l'assureur, soit en délaissement, soit en règlement et paiement d'avaries, soit en résiliation du contrat ou en demande de caution, est purement personnelle: il suit de là que le tribunal de commerce du domicile du défendeur est seul compétent, conformément à l'art. 59 du Code de procédure civile. Il n'y aurait de dérogation à cette règle que si la police fixait, pour le paiement de l'indemnité, un autre lieu que celui du domicile de l'assureur; car l'assuré pourrait, à son choix, assigner devant le tribunal du lieu du paiement ou devant celui du défendeur, aux termes de l'article 420 du Code de procédure civile, sur la compétence des tribunaux de commerce, lequel porte : « Le demandeur pourra assigner à son choix, devant le tribunal du domicile du défendeur; devant celui dans l'arrondissemen duquel la promesse a été faite et la marchandise livrée; devant celui dans l'arrondissement duquel le paiement devait être effectué. » Nous avons déjà examiné, en traitant du *Règlement des avaries*, les principes qui régissent ces diverses questions (Voir *suprà*, p. 1008 et 1009).

On a posé la question de savoir si les règles de compé-

tence propres à la matière des garanties, sont applicables entre l'assureur et l'assuré ; mais une jurisprudence constante a fait prévaloir que l'action de l'assuré contre l'assureur n'a aucunement les caractères de l'action en garantie, et qu'elle est une action principale et directe, le contrat d'assurance étant un contrat *sui generis*, en raison de la nature particulière des engagements qui le constituent. En conséquence, l'assuré actionné en paiement de frais dont répond l'assureur, ne peut actionner, à son tour, l'assureur en garantie et le distraire ainsi de son tribunal, seul compétent (Cass., 21 janv. 1863 et 24 janv. 1865).

La jurisprudence a décidé également que les dispositions des art. 414 et suivants du Code de commerce, qui attribuent au tribunal du lieu du déchargement le règlement des avaries communes, ne sont pas applicables à l'assureur, qui ne peut être distrait *de son tribunal*. Un arrêt de la Cour de Rennes du 9 février 1829, a décidé que les contestations qui naissent d'un règlement d'avaries communes fait au port de déchargement, sont étrangères à l'action en recours de l'un des contribuables contre son assureur. En effet, l'action en règlement des avaries communes est une action réelle, indivisible pour tous les intéressés entre lesquels il doit être statué par un seul et même jugement ; l'action en délaissement ou l'action d'avaries, au contraire, dirigée exclusivement contre l'assureur, est purement personnelle (Cass., 16 fév. 1841 et 28 août 1866).

L'attribution exclusive de la compétence au tribunal du domicile de l'assureur ne fait pas obstacle à ce que l'assureur soit mis en cause par l'assuré, pour contredire, s'il y a lieu, au règlement d'avaries communes. Cette

mise en cause a pour effet d'empêcher l'assureur de contester ultérieurement la contribution ou de demander qu'il soit établi un nouveau règlement entre l'assuré et lui (Bord., 24 novembre 1863 ; Havre, 29 août 1864).

S'il a été souscrit plusieurs assurances sur les mêmes objets, l'action de l'assuré contre les assureurs résidant dans des lieux différents, peut être portée contre tous collectivement, devant le tribunal du domicile de l'un d'eux (Cass., 9 déc. 1850). Dans ce cas, la question de savoir si le jugement est en premier ou en dernier ressort, est résolue en considération non du chiffre total de la demande, mais de la somme afférente à chaque assureur ; et cela en raison de ce que chaque assurance forme un titre distinct. Ainsi le jugement est en dernier ressort pour chaque demande inférieure à 1,500 francs (Cass., 18 et 21 janv., et 20 mars 1860). Il en serait autrement si la solidarité entre tous les assureurs était formellement stipulée.

Il a été jugé que la demande formée contre des assureurs réunis sous le titre de *Compagnie d'assurances de Marseille*, mais agissant sans solidarité entre eux et tenus proportionnellement à une certaine mise, était en dernier ressort à l'égard de celui des associés dont la part d'indemnité à payer était inférieure à 1,500 francs (Cass., 18 fév. 1863).

La jurisprudence constante de la Cour de cassation permet à l'assuré de citer les assureurs, soit devant le tribunal du siége de la compagnie, soit devant celui de l'une des succursales de cette compagnie.

Que déciderait-on, si plusieurs assurés ayant des droits sur les mêmes objets se réunissaient pour former une demande collective contre le même assureur ? Cette circonstance n'empêche pas que le jugement ne distingue

les droits et intérêts de chacun, à moins qu'il n'y ait entre tous les intéressés communauté et indivision. Ainsi le taux de la compétence en dernier ressort se détermine d'après l'importance de la demande de chaque assuré.

C'est d'après le montant de la somme assurée, que se détermine le premier ou dernier ressort du jugement qui statue sur une demande en validité de délaissement et en paiement de la valeur assurée. L'assuré ne pourrait prétendre que l'action en délaissement serait indéterminée de sa nature (Cass., 15 fév. 1863).

L'assureur qui est demandeur en paiement de la prime peut, conformément à l'art. 420, assigner l'assuré devant le tribunal de son domicile ou devant celui du lieu convenu pour le paiement; mais il peut aussi, en raison de ce que l'action est réelle, exercer des poursuites dans tous les endroits où se trouvent les choses assurées, sur lesquelles un privilége lui est accordé, d'après la jurisprudence.

Il a été décidé que les assurés d'une société mutuelle d'assurances maritimes ne pouvaient être valablement assignés au siége de cette société, en paiement de leurs cotisations; car cette action dérive du contrat d'assurance et ne peut être considérée comme une action entre associés (Cass., 21 juin 1856).

En ce qui concerne les formes de l'assignation en matière maritime, le Code de procédure civile prescrit les dispositions suivantes dans l'art. 418 : — « Dans les affaires maritimes où il existe des parties non domiciliées, et dans celles où il s'agit d'agrès, de victuailles, équipages et radoubs de vaisseaux prêts à mettre à la voile, et autres matières urgentes et provisoires, l'assignation de jour à jour et d'heure à heure pourra être donnée sans ordonnance, et le défaut pourra être jugé sur-le-champ. »

Art. 419. — « Toutes assignations données à bord à la personne assignée seront valables. »

En effet, le bord est alors le domicile du capitaine et des gens de l'équipage. L'assignation peut être laissée en parlant à une personne de l'équipage trouvée à bord (Caen, 22 janv. 1827). Elle doit être faite à comparaître devant le tribunal du lieu où le navire est amarré (Bruxelles, 16 mai 1815).

Le commissionnaire assuré pour compte doit assigner au nom et comme exerçant les droits de son commettant, qui est aussi son coobligé, s'il n'a pas déclaré plus tôt le nom de ce commettant.

Bien que la loi du 17 juillet 1856 ait supprimé l'arbitrage forcé, la convention de s'en remettre à des arbitres pour le jugement, dite *clause compromissoire*, est valable pour les assurances maritimes, lors même qu'elle ne désigne ni les noms des arbitres, ni l'objet du litige. L'article 332 du Code de commerce déroge en cela à l'art. 1006 du Code de procédure civile (Cass., 27 nov. 1860). Un arrêt de la Cour de Paris avait décidé antérieurement (17 déc. 1847) que la clause compromissoire était nulle, si elle n'indiquait les noms des arbitres et l'objet du litige.

Autrefois les polices contenaient la clause compromissoire ; mais elle a été supprimée dans la plupart des polices nouvelles ; on ne cite plus guère que les polices de Rouen et de Bayonne qui l'aient conservée.

Au cas où cette clause a été stipulée, si l'une des parties refuse de nommer son arbitre, il est désigné d'office par le tribunal.

Les arbitres n'étant ni amiables compositeurs, ni juges en dernier ressort, sont astreints aux règles ordinaires du droit. La police de Bayonne, qui affranchit les arbitres

des formes et délais de procédure, ne leur confère cependant pas le droit de juger suivant l'équité, comme amiables compositeurs, et leurs sentences sont susceptibles d'appel.

Les arbitres ne peuvent connaître que des questions relatives à l'exécution du contrat d'assurance ; mais ils ne seraient pas compétents pour statuer sur la validité ou la nullité de ce contrat (Cass., 2 déc. 1839).

§ 3. — De la compétence en matière d'abordage.

Nous avons déjà exposé précédemment (voir p. 159 et chap. XII, p. 1094) les principes suivant lesquels se détermine la compétence du tribunal, en matière d'abordage.

L'abordage est considéré comme un quasi-contrat en vertu duquel le capitaine est obligé de payer une indemnité pour le dommage qu'il a causé. Or, le lieu du paiement est naturellement le port où se réfugie le navire, après le sinistre. L'art. 420, § 3, du Code de procédure civile permet, en effet, au demandeur d'assigner devant le tribunal dans l'arrondissement duquel le paiement devait être effectué. Au surplus, le déchargement et la réparation des avaries étant faits au port de relâche, et l'expertise ayant lieu dans ce port, il serait difficile d'admettre la compétence exclusive du tribunal du domicile du défendeur, comme l'ont prétendu quelques arrêts (Nîmes, 22 mai 1855). L'art. 435 du Code de commerce ne dit-il pas d'ailleurs que les actions en indemnité pour dommages causés par l'abordage, doivent être portées dans le lieu où le capitaine a pu agir ?

Sans doute, le demandeur pourrait aussi intenter son action devan le tribunal du domicile du défendeur, et

cela résulte de l'art. 420 du Code de procédure civile, qui lui en laisse le choix. C'est là une règle de droit commun. Aussi la Cour de Rouen (24 nov. 1840) est-elle allée trop loin en déclarant l'incompétence du tribunal du défendeur, en matière d'abordage.

Une autre question se pose ici : le tribunal compétent, autre que celui du domicile du défendeur, est-il nécessairement celui du port le plus voisin du lieu du sinistre? Il peut arriver, en effet, que le navire abordé y fasse sa protestation dans les formes légales, mais qu'il n'y relâche point, et qu'il poursuive, au contraire, sa route jusqu'à son port de destination. Ne doit-on pas décider, dans ce cas, que le tribunal du port de destination où a lieu l'expertise et où se font les réparations est compétent? La Cour d'Aix l'a admis, dans le cas seulement où l'abordage a lieu dans des eaux étrangères (24 nov. 1852); et il semble que la question a été d'autant mieux jugée que l'art. 435 n'a pu prescrire la compétence du port le plus voisin, que quand ce tribunal est français; mais il serait difficile d'admettre que la loi eût imposé une juridiction étrangère, dans un port d'escale, où il n'y aurait pour le navire aucune nécessité de s'arrêter.

La compétence du port de déchargement, qui ne serait pas en même temps le port d'arrivée, ne serait aucunement justifiée.

Un Français ayant toujours le droit, comme nous l'avons déjà dit au paragraphe 1^er^, de citer un étranger devant les tribunaux français, même pour des obligations contractées en pays étranger, cette faculté peut être exercée en matière d'abordage, puisqu'il s'agit là d'une obligation dérivant d'un quasi-contrat (Cass., 13 déc. 1842; Aix, 12 mai 1857).

Si l'abordage survient entre deux navires étrangers, en dehors des eaux françaises, et que les deux navires se rencontrent ensuite momentanément dans un port français, le tribunal français ne peut pas être compétent. Sans doute la compétence ne saurait être niée, si le port français était le port le plus voisin du sinistre et un lieu de relâche forcée; car l'étranger qui est venu ainsi résider en France et réclamer la protection des autorités françaises, peut invoquer justement que son action devant les tribunaux est fondée sur une obligation qui doit s'exécuter en France. Mais, dans le premier cas, la situation n'est plus la même, et c'est avec raison que la jurisprudence n'a pas admis la compétence (Calais, 30 mai 1866; Anvers, 10 janv. 1866).

L'étranger qui proteste, dans un port français, du chef d'abordage, saisit valablement le tribunal de ce port, en faisant élection de domicile dans le lieu du protêt (Anvers, 13 nov. 1866).

Si le navire abordeur est un bâtiment de l'État, la compétence sera-t-elle attribuée au tribunal de commerce ou au tribunal civil? Cette question a été vivement controversée ; mais il nous semble difficile de justifier l'application des lois commerciales à un bâtiment absolument étranger aux spéculations et aux intérêts sur lesquels les tribunaux de commerce statuent, comme tribunaux exceptionnels (Alger, 23 juill., Rouen, 30 juill., et Mars. 23 nov. 1855). Cependant des tribunaux ayant admis que le capitaine d'un navire de l'État qui aurait souffert des avaries par le fait d'un navire marchand, pouvait actionner le capitaine de ce navire devant le tribunal de commerce, on a prétendu que, par réciprocité, le tribunal de commerce était également compétent pour statuer sur

les avaries causées par abordage par un bâtiment de l'État à un navire marchand.

§ 4. — De la procédure devant les tribunaux de commerce.

Les règles sur la procédure devant les tribunaux de commerce sont contenues dans les art. 414 et suivants du Code de procédure civile.

Art. 414 : — « La procédure devant les tribunaux de commerce se fait sans le ministère d'avoués. »

Cet article est complété comme il suit par l'art. 627 du Code de commerce :

— « Le ministère des avoués est interdit dans les tribunaux de commerce, conformément à l'article 414 du Code de procédure civile ; nul ne pourra plaider pour une partie devant ces tribunaux, si la partie, présente à l'audience, ne l'autorise, ou s'il n'est muni d'un pouvoir spécial. Ce pouvoir, qui pourra être donné au bas de l'original ou de la copie de l'assignation, sera exhibé au greffier avant l'appel de la cause et par lui visé sans frais. — Dans les causes portées devant les tribunaux de commerce, aucun huissier ne pourra, ni assister comme conseil, ni représenter les parties en qualité de procureur fondé, à peine d'une amende de vingt-cinq à cinquante francs, qui sera prononcée, sans appel, par le tribunal, sans préjudice des peines disciplinaires contre les huissiers contrevenants. — Cette disposition n'est pas applicable aux huissiers qui se trouveront dans l'un des cas prévus par l'article 86 du Code de procédure civile. »

Art. 415 : — « Toute demande doit y être formée par exploit d'ajournement, suivant les formalités ci-dessus prescrites, au titre *des Ajournements.* »

Art. 416 : — « Le délai sera au moins d'un jour. »

Comme on le voit, les délais ordinaires d'ajournement se trouvent fort réduits, à cause de la célérité que requièrent les affaires commerciales. Le délai de l'art. 416 n'est pas susceptible d'être augmenté à raison de la distance du domicile réel du défendeur.

La loi assigne, comme nous le verrons sur l'art. 422, le greffe du tribunal de commerce comme lieu où doivent être faites toutes significations, au cas où il n'aurait pas été fait élection de domicile.

Art. 417 : — « Dans les cas qui requerront célérité, le président du tribunal pourra permettre d'assigner, même de jour à jour et d'heure à heure, et de saisir les effets mobiliers : il pourra, suivant l'exigence des cas, assujettir le demandeur à donner caution, ou à justifier de solvabilité suffisante. Ses ordonnances seront exécutoires nonobstant opposition ou appel. »

La voie de l'opposition est ouverte *contre les ordonnances* rendues sur requête par le président du tribunal de commerce ; l'opposition est portée devant le tribunal.

Nous avons déjà cité, au paragraphe 2, les art. 418 et 419 (voir *suprà*, p. 1347 et 1348) ; nous avons aussi donné, au paragraphe 1^er^, l'interprétation de l'art. 420 (voir p. 1339).

Art. 421 : — « Les parties seront tenues de comparaître en personne ou par le ministère d'un fondé de procuration spéciale. »

Les conclusions sont prises le jour même des plaidoiries ; elles peuvent être contradictoirement modifiées en tout état de cause.

Art. 422 : — « Si les parties comparaissent, et qu'à la première audience il n'intervienne pas jugement définitif, les parties non domiciliées dans le lieu où siége le tribunal, seront tenues d'y faire élection d'un domicile. —

L'élection de domicile doit être mentionnée sur le plumitif de l'audience; à défaut de cette élection, toute signification, même celle du jugement définitif, sera faite valablement au greffe du tribunal. »

Art. 423 : — « Les étrangers demandeurs ne peuvent être obligés, en matière de commerce, à fournir une caution de payer les frais et dommages-intérêts auxquels ils pourront être condamnés, même lorsque la demande est portée devant un tribunal civil dans les lieux où il n'y a pas de tribunal de commerce. »

Art. 424 : — « Si le tribunal est incompétent à raison de la matière, il renverra les parties, encore que le déclinatoire n'ait pas été proposé. — Le déclinatoire pour toute autre cause ne pourra être proposé que préalablement à toute autre défense. »

Art. 425 : — « Le même jugement pourra, en rejetant le déclinatoire, statuer sur le fond, mais par deux dispositions distinctes, l'une sur la compétence, l'autre sur le fond; les dispositions sur la compétence pourront toujours être attaquées par la voie de l'appel. »

L'appel du jugement sur la compétence serait non recevable, faute d'intérêt, si l'appelant, négligeant d'appeler également du jugement rendu ultérieurement sur le fond, le laissait passer définitivement en force de chose jugée (Dijon, 29 janv. 1856). Lorsque le tribunal a statué en même temps sur la compétence et sur le fond, les délais d'opposition ou d'appel courent, sur le chef du fond comme sur le chef de la compétence, du jour de la signification, et non seulement du jour où le jugement sur la compétence est devenu définitif (Cass., 8 avril 1868).

Le tribunal français doit-il se déclarer incompétent à raison de la litispendance, lorsqu'il est saisi par un de-

mandeur étranger d'une demande en paiement, et que l'étranger a déjà saisi un autre tribunal étranger de la même demande ? La Cour de cassation a refusé d'étendre à ce cas l'incompétence pour cause de litispendance (Cass., 12 août 1868 ; Paris, 18 juin 1867). La jurisprudence s'est surtout basée sur ce que, en matière de litispendance, il n'y a pas obligation absolue pour le tribunal d'ordonner le renvoi, mais qu'il doit, au contraire, se reconnaître compétent et retenir la cause.

La demande en intervention devrait être formée par exploit d'ajournement, et non par de simples *conclusions* prises à l'audience.

Art. 426 : — « Les veuves et héritiers des justiciables du tribunal de commerce y seront assignés en reprise, ou par action nouvelle, sauf, si les qualités sont contestées, à les renvoyer aux tribunaux ordinaires pour y être réglés, et ensuite être jugés sur le fond au tribunal de commerce. »

Art. 427 : — « Si une pièce produite est méconnue, déniée, ou arguée de faux, et que la partie persiste à s'en servir, le tribunal renverra devant les juges qui doivent en connaître, et il sera sursis au jugement de la demande principale. — Néanmoins, si la pièce n'est relative qu'à un des chefs de la demande, il pourra être passé outre au jugement des autres chefs. »

Art. 428 : — « Le tribunal pourra, dans tous les cas, ordonner, même d'office, que les parties seront entendues en personne, à l'audience ou dans la chambre, et, s'il y a empêchement légitime, commettre un des juges, ou même un juge de paix, pour les entendre, lequel dressera procès-verbal de leurs déclarations. »

Nous avons déjà examiné, sur chaque matière commer-

ciale, les moyens de preuve admis par la loi, notamment les livres des parties et la preuve testimoniale. Ces moyens de preuve sont toujours admis devant les tribunaux de commerce, entre les parties et même contre les non-commerçants, même contre les tiers, à raison du caractère purement commercial des différends sur lesquels statuent les tribunaux de commerce (Cass., 2 juin 1863).

Art. 429 : — « S'il y a lieu à renvoyer les parties devant des arbitres, pour examen de comptes, pièces et registres, il sera nommé un ou trois arbitres pour entendre les parties, et les concilier, si faire se peut, sinon donner leur avis. — S'il y a lieu à visite ou estimation d'ouvrages ou marchandises, il sera nommé un ou trois experts. — Les arbitres et les experts seront nommés d'office par le tribunal, à moins que les parties n'en conviennent à l'audience. »

La nomination d'experts peut être faite par le tribunal, d'office et sans qu'il soit préalablement procédé à une interpellation des parties.

Art. 430 : — « La récusation ne pourra être proposée que dans les trois jours de la nomination. »

Art. 431 : — « Le rapport des arbitres et experts sera déposé au greffe du tribunal. »

Art. 432 : — « Si le tribunal ordonne la preuve par témoins, il y sera procédé dans les formes ci-dessus prescrites pour les enquêtes sommaires. Néanmoins, dans les causes sujettes à appel, les dépositions seront rédigées par écrit par le greffier, et signées par le témoin ; en cas de refus, mention en sera faite. »

Les délais de l'enquête sont laissés à l'arbitrage du juge. Les témoins prêtent serment et sont entendus devant le tribunal et en audience publique.

Art. 433 : — « Seront observées dans la rédaction et l'expédition des jugements, les formes prescrites dans les art. 141 et 146 pour les tribunaux de première instance. »

Le délai de l'enregistrement est de vingt jours.

Art. 434 : — « Si le demandeur ne se présente pas, le tribunal donnera défaut, et renverra le défendeur de la demande. — Si le défendeur ne comparaît pas, il sera donné défaut; et les conclusions du demandeur seront adjugées, si elles se trouvent justes et bien vérifiées. »

Art. 435 : — « Aucun défaut par jugement ne pourra être signifié que par un huissier commis *à cet effet* par le tribunal; la signification contiendra, à peine de nullité, élection de domicile dans la commune où elle se fait, si le demandeur n'y est domicilié. — Le jugement sera exécutoire un jour après la signification et jusqu'à l'opposition. »

Art. 436 : — « L'opposition ne sera plus recevable après huitaine du jour de la signification. »

On doit distinguer ici le défaut faute de comparaître du défaut faute de plaider. Il est de jurisprudence que, en matière commerciale, l'opposition au jugement par défaut faute de plaider n'est recevable que *dans la huitaine* de la signification; mais que l'opposition au jugement par défaut faute de comparaître reste recevable dans les délais de l'art. 158 du Code de procédure civile qui porte : « S'il est rendu contre une partie ayant un avoué, l'opposition sera recevable jusqu'à l'exécution du jugement » (Cass., 11 août 1868; Bruxelles, 10 déc. 1867). On cite cependant un arrêt contraire de la Cour d'Anvers (20 oct. 1866). Cette interprétation résulte de ce que le législateur qui a édicté le Code de commerce a laissé

coexister l'art. 436, sur la procédure commerciale, et l'art. 643 du Code de commerce, qui rappelle l'art. 158 du Code de procédure civile.

Le délai de huitaine n'est pas susceptible d'augmentation à raison des distances.

Art. 437 : — « L'opposition contiendra les moyens de l'opposant, et assignation dans le délai de la loi ; elle sera signifiée au domicile élu. »

Art. 438 : — « L'opposition faite, à l'instant de l'exécution, par déclaration sur le procès-verbal de l'huissier, arrêtera l'exécution ; à la charge, par l'opposant, de la réitérer dans les trois jours par exploit contenant assignation ; passé lequel délai, elle sera censée non avenue. »

Il ne s'agit évidemment ici que de l'opposition au jugement par défaut faute de comparaître.

Art. 439 : — « Les tribunaux de commerce pourront ordonner l'exécution provisoire de leurs jugements, nonobstant l'appel, et sans caution, lorsqu'il y aura titre non attaqué, ou condamnation précédente dont il n'y aura pas d'appel : dans les autres cas, l'exécution provisoire n'aura lieu qu'à la charge de donner caution, ou de justifier de solvabilité suffisante. »

Art. 440 : — « La caution sera présentée par acte signifié au domicile de l'appelant, s'il demeure dans le lieu où siége le tribunal, sinon au domicile par lui élu en exécution de l'art. 422, avec sommation, à jour et heure fixes, de se présenter au greffe pour prendre communication, sans déplacement, des titres de la caution, s'il est ordonné qu'elle en fournira, et à l'audience pour voir prononcer sur l'admission, en cas de contestation. »

Art. 441 : — « Si l'appelant ne comparaît pas, ou ne conteste point la caution, elle fera sa soumission au greffe ;

s'il conteste, il sera statué au jour indiqué par la sommation : dans tous les cas, le jugement sera exécutoire, nonobstant opposition ou appel. »

Les dispositions qui précèdent sont complétées par celles des art. 642 à 648 du Code de commerce.

Art. 642 : — « La forme de procéder devant les tribunaux de commerce sera suivie telle qu'elle a été réglée par le titre XXV du livre II de la 1re partie du Code de procédure civile. »

Art. 643 : — « Néanmoins les articles 156, 158 et 159 du même Code, relatifs aux jugements par défaut rendus par les tribunaux inférieurs, seront applicables aux jugements par défaut rendus par les tribunaux de commerce. »

Art. 644 : — « Les appels des jugements de tribunaux de commerce seront portés par-devant les cours dans le ressort desquelles ces tribunaux sont situés. »

Art. 645 : — « Le délai, pour interjeter appel des jugements des tribunaux de commerce, sera de deux mois à compter du jour de la signification du jugement, pour ceux qui auront été rendus contradictoirement, et du jour de l'expiration du délai de l'opposition, pour ceux qui auront été rendus par défaut : l'appel pourra être interjeté le jour même du jugement. »

Art. 646 : — « Dans les limites de la compétence fixée par l'article 639 pour le dernier ressort, l'appel ne sera pas reçu, encore que le jugement n'énonce pas qu'il est rendu en dernier ressort, et même quand il énoncerait qu'il est rendu à la charge d'appel. »

Art. 647 : — « Les cours d'appel ne pourront, en aucun cas, à peine de nullité, et même des dommages et intérêts des parties, s'il y a lieu, accorder des défenses ni

surseoir à l'exécution des jugements des tribunaux de commerce, quand même ils seraient attaqués d'incompétence; mais elles pourront, suivant l'exigence des cas, accorder la permission de citer extraordinairement à jour et heure fixes, pour plaider sur l'appel. »

Art. 648 : — « Les appels des jugements des tribunaux de commerce seront instruits et jugés dans les cours, comme appels de jugements rendus en matière sommaire. La procédure, jusques et y compris l'arrêt définitif, sera conforme à celle qui est prescrite, pour les causes d'appel en matière civile, au livre III de la Ire partie du Code de procédure civile. »

L'appel d'un jugement par défaut faute de comparaître est recevable même plus de deux mois après sa signification, s'il n'est survenu aucun acte d'exécution, puisque l'opposition serait recevable dans les mêmes conditions.

L'appel doit être signifié au domicile réel de l'intimé et non au greffe, comme le permet l'art. 422 du Code de procédure civile pour les instances devant le tribunal de commerce; l'appel est, en effet, une instance nouvelle.

L'appel incident, de la part de l'intimé, est recevable en tout état de cause, même s'il n'a pas fait de réserves expresses à cet égard dans ses conclusions.

Lorsqu'il y a plusieurs intéressés dans l'appel, qu'il y a solidarité entre eux et indivisibilité de l'action, l'appel fait par l'un d'eux profite à tous les autres, lors même que ces derniers ne seraient plus dans les délais légaux pour former appel (Cass., 11 mars 1867).

L'exécution provisoire, ordonnée dans les conditions prévues par l'art. 439 du Code de procédure civile, c'est-

à-dire lorsqu'il y a titre authentique et exécutoire, ne peut jamais s'appliquer aux dépens, aux termes de l'art. 137 du Code de procédure ; mais si les dépens sont néanmoins acquittés sans protestation ni réserve, on doit voir là un acquiescement volontaire au jugement, et par suite, l'appel n'est plus recevable. Il a même été jugé que la protestation ou réserve ne faisait pas obstacle à la non-recevabilité de l'appel, le paiement ayant précisément pour effet d'éteindre les causes du jugement par l'exécution (Cass., 31 août 1852).

La péremption d'instance est admise dans la procédure commerciale, dans les mêmes termes que dans la procédure civile ; on applique ici l'art. 397 du Code de procédure civile : — « Toute instance, encore qu'il n'y ait pas eu constitution d'avoué, sera éteinte par discontinuation de poursuites pendant trois ans. — Ce délai sera augmenté de six mois dans tous les cas où il y aura lieu à demande en reprise d'instance, ou constitution de nouvel avoué. »

§ 5. — De la juridiction des consuls.

Les consuls envoyés dans les places maritimes étrangères pour la protection de leurs nationaux, ont souvent à remplir de véritables fonctions judiciaires, comme nous l'avons vu dans les diverses parties du droit maritime. Nous ne nous occuperons ici que de ces dernières attributions des consuls.

Les consuls interviennent notamment dans les cas : 1° de contestations entre le capitaine et les gens de l'équipage ou les passagers ; 2° de saisie ou d'arrêt du navire par ordre de puissance étrangère ; 3° de débarquement de matelots et de traitement des malades ; 4° de paiement

des loyers de l'équipage; 5° de rupture du voyage par la faute du capitaine; 6° de congédiement et de remplacement du capitaine, dans les cas où l'armateur ne peut y pourvoir lui-même; 7° d'engagements de matelots; 8° de sortie de navires, remise du manifeste, délivrance d'expéditions et de patente de santé; 9° de rapatriement des marins; 10° de désarmement et de réarmement des navires, par suite de vente, abandon, réparation ou démolition; 11° de naufrage et d'échouement; 12° de sauvetage et de paiement des frais dus à cet effet; 13° d'avaries communes ou particulières.

Le consul, en cas de sinistre, reçoit le rapport du capitaine au consulat, autorise les réparations, le jet à la mer, l'intervention des assureurs, la vérification des réparations urgentes, le paiement des dépenses, les ventes de marchandises ou les emprunts à la grosse, sauf à en aviser les intéressés en France; enfin il prononce les déclarations d'innavigabilité des navires. Les consuls peuvent encore recevoir des tribunaux français des commissions rogatoires pour procéder à des enquêtes ou recevoir des prestations de serment. Quelquefois aussi ils sont appelés par les parties intéressées, et pour la conservation de leurs droits, à vérifier les livraisons de marchandises et à en dresser procès-verbal.

Nous avons déjà parlé, au chap. VIII, du caractère purement conservatoire des mesures ordonnées par les consuls (Voir *infrà*, chap. VIII, 4° *Innavigabilité absolue*, p. 846). Ainsi les assureurs sont recevables, même pendant la procédure suivie devant le consul pour la constatation des avaries, à intenter une demande principale pour faire juger, par exemple, que les avaries proviennent du vice propre de la chose, et qu'il n'y a pas lieu à

délaissement (Mars., 22 juin 1865). On cite cependant un arrêt contraire (Bord., 26 av. 1854).

De ce que le consul ne peut statuer au fond, il résulte qu'une déclaration d'innavigabilité, insérée dans sa sentence, n'est, pour le juge du fond, qu'un avis propre à l'éclairer, mais qu'il n'y a pas là une décision qui *lie* les parties. Néanmoins il peut arriver que la vente ordonnée par le consul comme mesure conservatoire, donne ouverture au délaissement.

Nous renvoyons, relativement aux fonctions judiciaires des consuls, à ce que nous avons dit précédemment (Voir *suprà*, *du Capitaine*, p. 164 et 167 à 174; *Des gens de mer*, p. 246 et 247; *De la police d'assurance*, p. 626; *Des risques*, p. 735 et 736; et *infrà*, même chapitre, Pays musulmans et Chine).

§ 6. — De l'application de la règle : *LOCUS REGIT ACTUM.*

Un principe constant, qui est de droit commun, et que reproduisent toutes les législations, c'est que tout contrat intervenu entre personnes de nationalité différente, est soumis, quant à sa forme, quant à sa validité et son interprétation, à la loi du lieu où il est intervenu. Conformément à ce principe, si le contrat d'assurance a été passé en France, l'assureur et l'assuré sont soumis à la loi française, en ce qui concerne les droits et obligations respectives qui découlent de ce contrat; on applique notamment à l'assuré les prescriptions et fins de non-recevoir établies par les art. 432 à 436 du Code de commerce. Si le contrat a été formé en pays étranger, c'est, par réciprocité, la loi de ce pays qui est applicable (Cass., 23 fév. 1864), en tant qu'elle ne déroge pas aux dispositions d'ordre pu-

blic édictées par le droit français. Cependant le capitaine d'un navire étranger n'est pas soumis, même pour le contrat passé en France, aux règlements particuliers qui régissent le pavillon français; c'est ce que nous avons vu pour le droit de visite (Voir *infrà*, chap. VII, 4° *Perte du navire par son vice propre*, p. 761).

Quoique l'application de la règle : *Locus regit actum*, soit universellement admise, quelques arrêts ont posé en principe que le contrat d'assurance était soumis, pour son exécution, à la loi du pays où il devait être exécuté, et non à celle du lieu où il avait été formé, en se fondant sur ce que le lieu de l'exécution était attributif de juridiction. Mais cette jurisprudence entraînerait de graves inconvénients en nécessitant, pour l'exécution du contrat, des lois différentes de celles qui auraient présidé à sa formation. Aussi la Cour de cassation a-t-elle consacré le vrai principe en repoussant cette doctrine (Cass., 26 mars 1860; et 23 fév. 1864).

Cependant il a été admis qu'un règlement d'avaries communes, fait à l'étranger, sur les bases des lois en vigueur au port de destination, était obligatoire pour les chargeurs et les intéressés français, ce qui se justifie par ce fait que c'est au port de destination que se règlent les avaries communes, et que ce règlement reçoit sa sanction de la justice locale. Il est bien entendu que les règlements ainsi faits à l'étranger ne sont valables que sous la réserve qu'il n'y ait ni dol ni fraude. Néanmoins l'assureur serait-il fondé à repousser un règlement fait en pays étranger, en se fondant sur ce que ce règlement aurait, par exemple, compris dans les avaries communes des dommages qui n'auraient pas ce caractère, suivant la loi française? Cette question a été souvent examinée par les

auteurs français et étrangers, et presque tous ont admis la théorie fondée sur une argumentation ainsi résumée par Arnould : « L'assureur a contracté, sachant que les règlements d'avaries se feraient au lieu de destination et suivant la loi de ce lieu ; la possibilité d'un sinistre et par suite d'un règlement a dû également entrer dans ses prévisions. Dès lors il n'est pas fondé à réclamer contre l'application de la loi étrangère. »

Dans quelles limites le règlement d'avaries communes ainsi fait à l'étranger, peut-il être opposé aux assureurs français ? Il est constant que l'assuré dont la chose a été sacrifiée dans l'intérêt commun, peut réclamer de l'assureur le paiement de la somme assurée, en lui déléguant tous ses droits à raison de la contribution ouverte ; et il ne manquera pas de le faire si, par suite de l'estimation faite au port de destination, l'indemnité qui lui est attribuée est inférieure à la somme assurée ; mais si l'estimation donne une valeur supérieure, l'assuré aura intérêt à poursuivre lui-même le montant de la contribution, sans pouvoir rien réclamer de l'assureur, puisque la valeur assurée aura été couverte par l'indemnité.

Si, au contraire, l'assuré doit lui-même contribuer au remboursement d'une avarie commune, et que la marchandise grevée de la contribution soit estimée, au port de règlement, à un prix beaucoup plus élevé qu'au port de départ, on décide, suivant un principe devenu de droit commun dans presque tous les pays aussi bien qu'en France, que la contribution est seulement à la charge de l'assureur dans la proportion de la valeur portée au contrat, et que le surplus de la contribution reste à la charge de l'assuré.

Nous avons examiné, au chapitre I^er^ des *Assurances* et

au chapitre XIII, quelques autres cas dans lesquels il y a controverse sur l'application de la règle : *locus regit actum* (Voir *infrà*, p. 549 et 1133).

LÉGISLATION ÉTRANGÈRE.

Belgique. — La loi du 18 juin 1869, qui modifie le Code de commerce de 1807, quant à l'organisation des tribunaux de commerce, a introduit, dans les art. 61 et 62, les dispositions suivantes qui correspondent à celles de l'art. 627 du Code de commerce français modifié : nul ne peut plaider pour une partie devant les tribunaux de commerce, si la partie présente à l'audience ne l'autorise ou s'il n'est muni d'un pouvoir spécial, lequel peut être donné au bas de l'original ou de la copie de l'assignation. — Ne sont admis à plaider comme fondés de pouvoirs que : 1° les avocats; 2° les avoués; 3° les personnes que le tribunal agrée spécialement dans chaque cause.

La compétence des tribunaux de commerce est réglée par les art. 631 à 641 du Code de commerce, suivant les mêmes principes qu'en droit français ; la jurisprudence belge est également d'accord, sur l'interprétation de ces dispositions, avec la jurisprudence française. Nous trouvons néanmoins quelques modifications importantes, introduites par la loi des 15 déc. 1872 et 20 juin 1873.

Aux termes de l'art. 2 de la loi du 15 déc. 1872, les lettres de change, mandats, billets ou autres effets à ordre ou au porteur sont réputés actes de commerce, même à l'égard des non-commerçants qui les ont signés, et bien qu'ils n'aient pas été souscrits pour des opérations de commerce. La loi du 20 juin 1873 est allée plus loin en étendant la juridiction commerciale aux chèques et autres mandats de paiement.

Aux termes de la loi du 25 mars 1841, les tribunaux de commerce jugent en dernier ressort les actions de leur compétence, jusqu'à la valeur de 2,000 fr. en principal; ils jugent aussi en dernier ressort toutes celles où les parties justiciables ont déclaré vouloir être jugées définitivement et sans appel. — La loi du 25

mars 1841 ajoute encore la disposition suivante, qui s'applique aux tribunaux de commerce aussi bien qu'aux tribunaux civils : Lorsqu'il est opposé à la demande principale une demande reconventionnelle ou en compensation, et que chacune d'elles est susceptible d'être jugée en dernier ressort, le juge de paix ou le tribunal de première instance prononce sur toutes sans *appel*. Si l'une des demandes n'est susceptible d'être jugée qu'à charge d'appel, il n'est prononcé sur toutes qu'en premier ressort.

La procédure devant les tribunaux de commerce est réglée par le Code de procédure civile belge identiquement aux dispositions du Code français. L'art. 437 exige, comme en droit français, que l'opposition contienne les moyens de l'opposant. Mais la jurisprudence belge exige que les moyens d'opposition soient *spécifiés* dans chaque espèce. Ainsi l'opposition serait nulle si elle était fondée, en termes généraux, sur les lois de la matière et tous autres moyens de fait et de droit, ou, par exemple, sur ce que l'opposant ne devrait pas entièrement la somme réclamée ou que la demande serait exagérée. Cette rigueur de la jurisprudence belge donne une certaine importance au développement *des conclusions* (Bruxelles, 8 nov. 1866; Anvers, *26 nov.* 1866).

Les art. 642 à 648 du Code de commerce belge sur la forme de procéder devant les tribunaux de commerce et devant les cours d'appel sont absolument conformes aux articles correspondants du Code français.

Grand-Duché de Luxembourg. — Le grand-duché de Luxembourg a conservé les lois françaises et l'ancien Code de commerce de 1808. Toutefois les affaires commerciales sont portées, *en* vertu d'un décret du 3 avril 1817, devant le tribunal civil de Luxembourg, qui les juge sommairement, sur simple citation, dans les formes admises pour la juridiction commerciale.

Italie. — Les règles du droit italien sur la compétence et la procédure en matière commerciale, sont à peu près conformes au droit français.

Le Code de commerce consacre un titre spécial à l'arbitrage. Pas plus qu'en droit français, il n'y a d'arbitrage forcé; mais les arbitres peuvent prononcer comme amiables compositeurs.

Roumanie. — Le Code de commerce rouman reproduit, sur

l'organisation des tribunaux de commerce et la procédure commerciale, les dispositions admises par le Code de commerce de 1808, antérieurement aux révisions successives dont ce Code a été l'objet en France.

Espagne. — Un décret postérieur à la promulgation du Code de commerce espagnol a aboli les tribunaux spéciaux de commerce. Les actions purement commerciales, c'est-à-dire qui ont pour objet des actes de commerce, sont néanmoins jugées suivant des formes particulières. Les assurances maritimes et toutes les obligations qui découlent de ce contrat sont classées parmi les actes de commerce.

Nous signalerons cette particularité que le préliminaire de conciliation est exigé, même en matière commerciale. — L'instruction est sommaire et purement verbale pour toutes les demandes dont l'intérêt n'excède pas trois mille réaux. Les sentences, en matière de commerce, sont en dernier ressort, quand l'intérêt n'excède pas trois mille réaux; les parties peuvent toutefois se pourvoir en appel, lorsque les formes légales de procédure n'ont pas été observées. Même après l'appel qui n'est recevable que si l'intérêt excède trois mille réaux, les parties peuvent encore se pourvoir en révision, en troisième instance, lorsque l'intérêt de la cause excède cinquante mille réaux.

La loi commerciale espagnole admet l'arbitrage, en matière d'assurances, et lui donne les mêmes caractères qu'en droit français.

Portugal. — Le Code de commerce portugais range parmi les actes de commerce qui entraînent la compétence des tribunaux de commerce, tout ce qui a rapport à la construction, aux réparations, à l'équipement des navires, ainsi qu'à l'achat et à la vente de toute espèce d'embarcations; toutes les expéditions, consignations et transports de marchandises; les ventes et achats d'agrès, d'apparaux et d'approvisionnements de navires; toutes sociétés et associations d'armateurs de navires; les affrétements, frets, conventions relatives aux risques maritimes, et généralement toutes autres opérations concernant le commerce maritime; tous les contrats d'assurance, quelle que soit leur nature. On considère aussi comme matières commerciales les droits et obligations résultant d'abordage, de secours ou sauvetage, en

cas de naufrage, d'échouement ou de recouvrement d'objets naufragés (art. 204).

Les art. 1606 à 1609 du Code portugais déterminent certaines règles de compétence, relatives aux salaires dus pour secours ou sauvetage (Voir *suprà*, chap. VII, Portug., p. 782).

En règle générale, les tribunaux de commerce jugent en première instance toutes les causes qui ont pour objet un acte de commerce. — Dans les villes où il n'existe pas de tribunaux de commerce, les contestations sont portées devant les tribunaux ordinaires, et décidées par des arbitres choisis par les parties ou nommés d'office. — Les affaires même commerciales sont alors soumises au préliminaire de conciliation. — L'appel des sentences ainsi rendues par les tribunaux de première instance jugeant commercialement est porté devant le tribunal de commerce de première instance le plus voisin (art. 1029, 1032 et 1033).

L'appel des tribunaux de commerce de première instance est déféré au tribunal supérieur de commerce. Ce tribunal supérieur peut commettre les tribunaux de commerce de première instance ou une cour de justice, pour faire les vérifications et procéder aux enquêtes et justifications jugées nécessaires; il connaît des prises faites par les bâtiments de guerre et par les armateurs portugais, et des causes qui s'y rattachent (art. 1004 et 1015).

Enfin, la juridiction suprême, en matière commerciale, est exercée par un magistrat supérieur, dont les attributions sont fixées par les art. 1010 et 1011 du Code portugais. Le président du tribunal supérieur n'intervient point dans la révision des arrêts; mais il règle l'administration fiscale, en matière de justice commerciale, la police des places de commerce, la surveillance des tribunaux de commerce, l'observation des usages et la répression des abus, etc.

L'arbitrage forcé n'est admis que dans les cas où il est formellement prescrit par la loi. Nous trouvons un de ces cas dans l'art. 1032 précité; les contestations entre associés doivent aussi être jugées par des arbitres, dans les cas indiqués par la loi. Mais en matière d'assurances, l'arbitrage forcé n'est pas établi par la loi portugaise, comme il l'était dans l'ancien droit français. —

Lorsque des arbitres sont nommés par les parties ou par le tribunal, ils sont tenus de juger conformément à la loi, de même que les juges et les experts (art. 1031 et 1035), et non comme amiables compositeurs. Cependant l'art. 207 dispose que la loi doit essentiellement s'interpréter suivant l'équité.

Toute action judiciaire, quoique abandonnée, n'est périmée que quarante ans après l'interruption des poursuites, à moins que le droit lui-même ne soit déjà prescrit (art. 908 du Code portug.).

Les art. 942 et 944 contiennent quelques règles sur les preuves en matière commerciale. Les moyens de preuve sont : les écrits, les témoignages, les présomptions, l'aveu et le serment. — Les preuves écrites résultent des pièces et titres suivants : les registres des courtiers et les minutes des contrats dans lesquels ils sont intervenus, pourvu que ces minutes soient signées par la partie qui nie la convention ; les polices, chartes-parties, connaissements et autres écrits obligatoires, particulièrement en usage dans le commerce ; les minutes des marchés passés et les factures, lorsqu'elles sont revêtues de la signature de la partie contre qui elles sont produites ; les lettres de crédit, mandats à ordre, lettres d'avis ou de correspondance commerciale entre commerçants ; les règlements de comptes ; les quittances et reçus.

Chacune des parties peut, en tout état de cause, requérir du juge qu'il ordonne que son adversaire affirmera sous serment qu'il a produit tous les documents relatifs au procès qu'il a entre les mains. — S'il est prouvé, au cours d'un procès, que l'une des parties a intérêt à produire un titre qui est entre les mains d'un tiers, le tribunal peut contraindre ce tiers à livrer ce titre ou à en fournir une copie dûment certifiée. — La preuve testimoniale n'est admise, en matière commerciale, que quand il existe un commencement de preuve par écrit, et dans les cas où le Code admet expressément ce moyen de preuve, quelle que soit la somme ou l'importance de l'intérêt faisant l'objet de la contestation. — La déposition d'un seul témoin, lorsqu'elle n'est corroborée d'aucune autre preuve, ne fait pas foi en justice ; il en est autrement si elle est appuyée d'une lettre d'avis, d'un connaissement ou de tout autre document faisant foi dans les

relations commerciales. — Lorsque les témoignages concordent pour établir un fait, il est laissé à la prudence du juge de donner à chacun d'eux la force qu'il emprunte des circonstances particulières (art. 956 à 962).

Nous trouvons, dans les art. 990 à 1003, les règles de procédure à suivre, en matière d'expertise. — Lorsqu'il y a lieu à *expertise*, le tribunal précise les faits à constater; la sentence confère en même temps une commission rogatoire au juge de paix du district ou à l'expert qui préside l'opération, pour qu'il ait à faire prêter serment aux experts. — Dès qu'un désaccord se produit entre les parties sur l'existence d'un fait, ou si le tribunal *le juge* nécessaire pour s'éclairer, des experts sont nommés à l'effet de procéder à la vérification du fait contesté, en présence *des parties* ou elles dûment appelées. — Les parties ont seules le droit de récuser, pour cause de suspicion, les experts nommés d'office par le tribunal. Les experts peuvent être récusés dans les cas où des témoins seraient reprochés. — Le procès-verbal d'examen, de vérification ou de contestation doit être daté et mentionner le lieu où il a été rédigé. — Le tribunal n'est *pas astreint à juger* suivant l'avis des experts. — L'expert-*juré* qui préside la commission des experts assiste seulement à l'opération, mais sans avoir à formuler lui-même son avis; il doit seulement rendre compte au tribunal de ce qui a été fait. En cas d'infraction à cette disposition, il y aurait lieu à annulation de l'expertise et à nomination de nouveaux experts.

Pays-Bas. — Les tribunaux de commerce, institués *dans les* Pays-Bas en même temps que les Codes français y *avaient été* introduits, ont été supprimés depuis par la loi de 1838. Ainsi les affaires commerciales sont déférées, selon le taux qui détermine la compétence, aux juges de paix ou aux tribunaux d'arrondissement; les appels des tribunaux d'arrondissement sont portés devant les cours provinciales. La cour suprême forme le dernier degré de juridiction.

Allemagne. — Le Code de commerce général allemand est muet sur la procédure commerciale et sur l'organisation judiciaire commerciale, qui sont réglées suivant les lois particulières de chaque État.

L'art. 271 du Code général allemand classe parmi les actes de commerce : toute entreprise d'assurances moyennant prime, toute entreprise de transport de marchandises et de voyageurs par mer et tout emprunt à la grosse. Le contrat d'affrétement est aussi un acte de commerce. — Tout acte de commerce, suivant les principes généraux, est attributif de la juridiction commerciale, même si celui qui a fait l'opération est un non-commerçant.

Les tribunaux de commerce ont aussi dans leurs attributions la tenue du registre général du commerce et celle du registre des navires ; eux seuls délivrent les certificats de nationalité.

Nous avons indiqué, sur la matière des assurances, les formes et délais des justifications que la loi met à la charge des assurés, de la notification du délaissement, et de la déclaration par l'assureur qu'il entend se libérer par le paiement de la somme assurée.

L'ordonnance introductive du Code général allemand en *Prusse*, du 24 juin 1861, contient quelques dispositions particulières, en matière d'expertise des avaries.

Suivant l'art. 57, l'expertise des avaries maritimes et le compte de répartition sont faits par un expert-répartiteur, qui remet sans délai son règlement au tribunal de commerce, pour être vérifié ; le tribunal ordonne les rectifications qui lui paraissent nécessaires. Après la vérification et la rectification, les intéressés qui se sont présentés au tribunal ou ceux dont les noms sont inscrits sur les papiers de bord, sont cités à comparaître devant le tribunal, à savoir : ceux qui sont présents sur les lieux, en personne ou par un fondé de pouvoirs, les autres par un avoué désigné d'office pour les représenter ; tous sont appelés à s'expliquer et au besoin à contredire sur l'expertise de répartition. — L'assignation contient la mention que ceux qui feront défaut seront censés adhérer à l'expertise. — Si, au jour de l'audience, aucune réclamation n'est présentée contre l'expertise, elle est homologuée par le tribunal. — Si l'un des intéressés présente des réclamations, il doit en les justifier séance tenante, ou faire des réserves pour les produire ultérieurement. Dans ce dernier cas, sa réclamation doit être introduite dans la quinzaine ; passé ce délai, le procès-verbal dressé au jour d'audience tient lieu de

la réclamation faite selon les formes usitées; et, à défaut, la mention portée sur la feuille d'audience tient également lieu de réclamation faite dans le délai de quinzaine. — Lorsque le tribunal a définitivement statué sur les réclamations présentées, l'expertise est homologuée, sauf à y introduire, s'il y a lieu, les rectifications voulues. — Si les réclamations présentées ne portent que sur une partie de l'expertise ou du compte de répartition, le tribunal homologue immédiatement la partie sur laquelle ne portent pas les réclamations, et surseoit à statuer sur le reste. L'expertise de répartition, homologuée par le tribunal, est immédiatement exécutée.

Mecklenbourg-Schwerin. — La loi introductive du Code général allemand, du 28 décembre 1863, restée en vigueur pour les ports de *Rostock* et de *Wismar*, contient, à l'art. 72, quelques dispositions en matière d'expertise.

L'expert-répartiteur présente son règlement au tribunal de commerce, qui le fait rectifier, s'il y a lieu, par le répartiteur. Les intéressés sont cités ensuite à comparaître, en personne ou par un fondé de pouvoirs, devant le tribunal, pour être entendus sur les conclusions de l'expertise; ceux *qui font défaut* sont censés avoir adhéré à ces conclusions. S'il n'est point fait de réclamations, le tribunal homologue l'expertise. Les débats contradictoires ont lieu par voie sommaire. — La première assignation est donnée à un terme assez long pour permettre aux parties de s'entourer d'informations nécessaires. — Le délai pour interjeter appel est de trois jours; celui pour présenter les moyens de justification est de huitaine. Ces délais passés, le tribunal homologue l'expertise, en tenant compte des rectifications qui doivent être admises. — S'il n'y a contestation que sur une partie de l'expertise, le tribunal homologue immédiatement la partie non contestée. — L'expertise homologuée vaut titre exécutoire.

Alsace-Lorraine. — Les tribunaux de commerce ont été conservés dans l'Alsace-Lorraine, après l'occupation allemande. Mais les lois françaises ont cessé d'y être appliquées, et sont remplacées, quant à présent, par le Code général allemand et par les autres lois générales de ce pays (Voir *suprà*, Allem.).

Autriche. — Les affaires maritimes sont soumises aux tribunaux de commerce; elles peuvent être portées ensuite devant la Cour d'appel, et enfin devant la Cour suprême qui siége à Vienne.

Les tribunaux de commerce connaissent de toutes les contestations ayant pour objet les actes de commerce, tels qu'ils sont établis par le Code général allemand; c'est la nature de l'opération et non la qualité de commerçant qui détermine la compétence des tribunaux de commerce.

Les art. 38 à 43 de la loi introductive du Code général allemand dans les États allemands de l'Autriche contiennent, en outre, les dispositions qui suivent.

Outre les demandes relatives aux actes de commerce, les tribunaux de commerce connaissent : 1° Des contestations concernant l'aliénation d'un fonds de commerce, entre les contractants; le droit d'employer une raison de commerce, à l'exclusion de tous autres; l'usurpation d'une raison sociale; les opérations de courtiers de commerce, peseurs, jaugeurs et autres personnes préposées à ce genre de service, entre ces personnes et les parties; — 2° Des contestations entre les commerçants et leurs fondés de pouvoirs, mandataires, commis et autres personnes employées dans le commerce, hormis les domestiques; ainsi que des contestations entre ces personnes et des tiers envers lesquelles elles se sont engagées pour leur propre compte; — 3° Des contestations entre associés, entre les directeurs et les liquidateurs d'une société, et entre ces derniers et les associés; des contestations entre l'associé innommé et le propriétaire de la maison de commerce; des contestations entre les associés en participation, tant pendant la durée de l'association qu'après sa dissolution.

En matière de faillite, les tribunaux de commerce ne connaissent que des faillites ouvertes sur les biens d'une société de commerce ou d'un commerçant dont la raison sociale figure au registre de commerce.

Hongrie. — Nous trouvons en Hongrie des tribunaux de change et de commerce. — Les tribunaux de change ont été institués à *Pesth*, *Presbourg*, *Œdenbourg*, *Carlstadt*, *Arad*, *Debrec-*

zin et *Eperies*. Le tribunal de *Fiume* fonctionne à la fois comme tribunal de change et tribunal de commerce. Les appels sont portés devant le tribunal de *Pesth*, à l'exception de l'appel des jugements du tribunal de *Fiume*, qui est déféré au tribunal des côtes ou *Gubernium*.

Les recours en cassation sont portés devant la Cour septemvirale, qui statue en dernier ressort.

Les tribunaux de commerce connaissent : 1° des contestations en matière de change et de dépôt judiciaire ; 2° des questions relatives aux registres de commerce, qui doivent contenir l'inscription des raisons de commerce et des actes de société ; 3° de toute contestation entre commerçants, lorsqu'il y a *lieu* de produire les livres de commerce ; 4° de tout marché comportant livraison.

Si le défendeur réside momentanément hors du ressort du tribunal de commerce du lieu de son domicile, il peut être cité soit devant le tribunal de sa résidence, soit devant celui de son domicile habituel. — Le lieu de paiement indiqué dans les lettres de change est présumé celui de tous les *signataires* de la lettre de change, qu'ils soient assignés *collectivement ou individuellement*. — Si la lettre de change contient inscription hypothécaire sur les immeubles du tireur, de l'accepteur, des endosseurs ou des donneurs d'aval, le tribunal qui doit connaître des contestations relatives à la lettre de change est celui du lieu de l'inscription.

Les tribunaux de commerce connaissent généralement des contestations relatives aux gages donnés pour sûreté *de paiement* d'une lettre de change.

En matière de lettres de change, le créancier dont la créance est garantie par un gage mobilier, n'est pas astreint à produire à la faillite, s'il estime son gage suffisant.

Toute demande reconventionnelle peut être portée devant le tribunal saisi de la demande principale.

Dans tous les cas où la loi ne leur attribue pas expressément compétence, les tribunaux de commerce doivent refuser de prononcer sur les contestations, même lorsque les parties déclarent se soumettre volontairement à leur juridiction.

Les livres de commerce ne sont admis comme moyen de preuve devant les tribunaux de commerce, qu'autant que le commerçant qui les produit est inscrit sur les registres des raisons de commerce (voir *Droit commercial terrestre*, Hongrie, p. 51 et 63).

La notification de tout protêt faute d'acceptation ou de paiement de la lettre de change, ne peut être faite que sur requête adressée au tribunal de commerce ; le tribunal fait lui-même signifier les notifications dans les vingt-quatre heures. Ces formalités sont remplies par le tribunal civil, dans les lieux où il n'y a pas de tribunal de commerce.

Le tribunal de commerce fonctionne encore comme dépositaire des fonds affectés au paiement de la lettre de change, jusqu'à ce qu'il soit statué sur les contestations qui surgissent entre les parties.

La procédure suivie devant les tribunaux de change ou de commerce, est tantôt sommaire, tantôt ordinaire.

Il y a lieu à procédure sommaire, lorsque la dette est reconnue par le débiteur qui a constitué un gage, quand même il lui aurait été fait remise de ce gage ; lorsque la signature de ceux qui se sont obligés par lettre de change n'est pas contestée ou qu'elle est légalisée ; lorsqu'il est justifié d'un protêt régulier, dûment notifié ; il faut enfin qu'il soit justifié de l'inscription des parties sur le registre des raisons de commerce, et que le demandeur justifie, en outre, des frais qu'il réclame.

S'il y a lieu à procédure sommaire, dans les cas ci-dessus exprimés, le débiteur doit, nonobstant toutes oppositions ou contestations, payer le montant de la lettre de change, ainsi que les intérêts, ou fournir caution suffisante, sous peine de saisie ou d'exécution forcée, qui est ordonnée par le tribunal.

A défaut de comparution du défendeur, l'exécution provisoire peut être ordonnée.

Le défendeur qui forme opposition doit préalablement fournir caution ; le tribunal statue sur cette opposition dans les trois jours au plus tard. — L'opposition ne fait pas obstacle à la saisie et à la vente, lorsqu'il n'est pas fourni caution. Le poursuivant

doit néanmoins, jusqu'à ce qu'il ait été statué, faire le dépôt judiciaire du prix des objets vendus. La loi fait une exception à la règle qui précède, dans le cas où le créancier est nanti d'un gage. Il ne peut alors faire procéder à la saisie avant qu'il ait été statué sur l'opposition.

Il y a lieu à procédure ordinaire dans les contestations relatives aux lettres de change, qui ne se présentent pas avec les caractères que nous venons d'indiquer; dans toute contestation entre commerçants, dans laquelle il y a lieu de produire les livres de commerce; et dans celles qui concernent les livraisons de marchandises. Le tribunal fixe, dans les affaires ordinaires, le délai de comparution des parties; toutefois le délai est de trois jours, si le défendeur est domicilié dans le ressort du tribunal.

La procédure est orale. — Chaque affaire est précédée d'un préliminaire de conciliation. — Le renvoi devant arbitres peut être ordonné par le tribunal, lorsqu'il y a lieu à enquête et que l'affaire ne peut être traitée sommairement.

L'appel contre les jugements doit être dénoncé au tribunal dans les vingt-quatre heures de la signification du jugement. On ne peut invoquer en appel des moyens nouveaux, autres que ceux invoqués en première instance.

Il n'y a lieu à recours devant la cour supérieure que lorsque le tribunal d'appel a rendu un jugement différent de celui du tribunal de première instance.

Les tribunaux connaissent de l'exécution de leurs jugements. — L'exécution ne peut être poursuivie sur les immeubles qu'en cas d'insuffisance des meubles.

Le Code de commerce hongrois admet enfin la restitution en entier contre les jugements rendus en matière commerciale; mais seulement dans les cas suivants : 1° Lorsque le jugement qui ordonne le paiement a été rendu par défaut contre le débiteur, sans qu'il y ait de sa faute; 2° lorsqu'il se présente de nouveaux moyens de preuve qui n'ont pu être présentés à temps. Dans le premier cas, la demande à fin de preuve doit être faite dans les quinze jours, à dater de celui où l'obstacle a été levé; dans le second cas, la restitution peut être demandée tant que l'action n'est

pas prescrite. — La restitution ne suspend pas l'exécution. Elle ne peut être exercée deux fois de suite dans la même affaire. (Code de comm. hongrois, tit. XV).

Suisse. — Les cantons français, c'est-à-dire ceux de *Genève*, de *Vaud* et la partie du *Jura* dans le canton de *Berne*, observent l'ancien Code de commerce français de 1808, en ce qui concerne la compétence et la procédure commerciale; les tribunaux ordinaires jugent commercialement, à défaut de tribunaux spéciaux de commerce.

Dans les cantons allemands, les contestations commerciales sont jugées par les tribunaux ordinaires. Néanmoins, il existe un tribunal de commerce à *Schaffouse*.

Angleterre. — La juridiction commerciale anglaise n'est pas moins compliquée que la procédure civile. Les causes sont portées devant des tribunaux différents, selon la nature de la demande ; mais l'incertitude des juridictions est telle que les jurisconsultes sont souvent embarrassés pour désigner le tribunal compétent, suivant tel ou tel cas.

Parmi les tribunaux spéciaux, nous distinguons la Cour d'amirauté qui connaît de toutes les causes maritimes qui ont pris naissance en pleine mer ; elle se divise en deux cours, la *prize-court* et l'*instance-court*. La compétence de la prize-court est bornée à la connaissance des affaires concernant les prises maritimes et les arrêts de navires. *L'instance-court* connaît exclusivement des cas arrivés en pleine mer, des contestations relatives au naufrage, lorsque les débris du vaisseau touchent la terre. Les contestations qui prennent naissance dans un contrat intéressant à la fois les choses de la mer et les choses de la terre, sont de la compétence des tribunaux ordinaires ; il en est généralement ainsi de la plupart des contestations qui puisent leur origine dans le contrat d'assurance. Du reste, il est admis que, lorsqu'une affaire relève par certains points de la juridiction exceptionnelle, et par d'autres de la juridiction ordinaire, c'est la juridiction ordinaire qui l'emporte. — Les appels des jugements rendus par la Cour d'amirauté sont portés à la chancellerie royale.

Les tribunaux ordinaires (*county-courts*) connaissent à la fois des affaires civiles et des affaires commerciales, et ils jugent en

dernier ressort jusqu'à concurrence du taux de 50 liv. sterl. Les appels sont déférés à l'une des trois cours suivantes : la *cour du Ban de la reine*, la *cour des Plaids communs* et la *cour de l'Echiquier*. On peut encore appeler des arrêts de chacune de ces cours à la *chambre de l'Echiquier*. Enfin les arrêts de la chambre de l'Echiquier sont susceptibles d'être déférés à la *chambre des lords*, qui juge souverainement et en dernier ressort.

Les arrêts des *cours des Colonies* sont portés devant le comité judiciaire du conseil privé de la reine qui juge souverainement, mais qui peut renvoyer devant une autre cour pour enquête ou plus ample informé.

Outre ces Cours, il y a encore la *cour d'Equité* qui juge les affaires civiles et commerciales dans lesquelles les parties ne peuvent invoquer un texte précis de loi ; car les autres cours ne pourraient prononcer en l'absence de ce texte. La *cour d'Equité* n'est autre que la cour de Chancellerie elle-même, jugeant selon sa conscience et ses appréciations, en dehors de toute loi.

Les inconvénients résultant de la longueur des procès devant les cours d'exception où ils ne durent généralement pas moins de dix ans, pour la ruine des plaideurs, et même devant les tribunaux ordinaires, font le plus souvent recourir à l'arbitrage, qui a d'ailleurs reçu du législateur toutes facilités et encouragements. Ainsi, en matière commerciale particulièrement, les parties peuvent, même alors que le tribunal est déjà saisi de l'affaire, même après un jugement rendu en première instance, déférer à un tribunal arbitral la contestation pendante. — La convention par laquelle les parties se soumettent à des arbitres *résulte* ordinairement d'un écrit ; mais elle peut aussi se prouver par témoins. C'est ce qui résulte d'un statut de Georges (9 et 10, ch. xv), relativement aux procès des marchands et autres. Le jugement qui reconnaît l'accord des parties pour soumettre leur différend à des arbitres, les lie de telle sorte que le refus de l'une d'elles d'exécuter entraîne contre elle une condamnation par défaut. Cependant la sentence arbitrale peut être infirmée pour cause de corruption d'arbitres ou pour vice de procédure, ce qui doit être prouvé sous serment devant la cour.

La convention établit si les arbitres doivent procéder et juger

conformément à la loi, en consultant toutefois l'équité, ou s'ils peuvent prononcer comme amiables compositeurs, sans être astreints aux règles du droit commun.

Les contestations sur les assurances sont ordinairement portées, comme nous l'avons dit, devant les cours de droit commun, sous la forme d'une question de droit. Ainsi l'on distingue si la police est authentique et revêtue du sceau, ou si elle est seulement sous seing privé. Dans le premier cas, le demandeur doit procéder par l'action *of debt* ou par l'action *of convenant*, et dans le second cas, par l'action *of assumpsit*.

Danemark. — Les contestations commerciales sont portées devant les tribunaux ordinaires. Cependant, lorsqu'il y a lieu de reconnaître et d'appliquer des usages commerciaux, les juges s'adjoignent, à la demande des parties, un nombre indéterminé de commerçants, qui n'ont que voix consultative. — Toutes les contestations doivent être précédées d'une tentative de conciliation ; et dans ce pays où l'on peut dire que tout contrat est de bonne foi et s'interprète suivant l'équité, la tentative de conciliation manque rarement son but. Elle a lieu, dans les villes, devant le juge assisté d'un certain nombre de notables commerçants comme assesseurs; et dans les campagnes, devant le justicier, assisté des principaux paysans.

Il y a trois degrés de juridiction. — Le tribunal d'*Altona* juge sommairement les affaires maritimes dont l'objet excède dix rixdalers ; ces jugements sont exécutoires par provision, moyennant caution. On peut non en appeler, mais seulement se pourvoir en révision devant les magistrats qui n'ont pas concouru à la première sentence.

La Cour maritime de *Copenhague* connaît des affaires maritimes, des contraventions et délits commis par les capitaines et les gens des équipages ; elle se compose d'un président et de cinq notables commerçants. On appelle de ses jugements devant la Cour suprême.

La Cour suprême d'amirauté, qui n'est convoquée qu'en temps de guerre, connaît des causes relatives aux navires arrêtés, saisis, capturés ou séquestrés, aux fonctions exercées par les pilotes lamaneurs et aux bâtiments naviguant sous convoi.

Outre ces tribunaux, il y a, à *Copenhague*, une Cour des Étrangers, présidée par un assesseur de la Cour suprême. Ce tribunal connaît, à l'exception des affaires de change, des contestations intervenant entre Danois et étrangers. Les formes et délais de procédure devant ce tribunal sont abrégés, et les affaires sont dispensées du préliminaire de conciliation. Enfin les assignations sont données de jour à jour, et les jugements sont exécutoires dans les trois jours. L'appel est porté devant la Cour suprême.

Suède. — Les règles sur les tribunaux et sur la procédure maritime sont contenues dans les art. 302 à 322 du Code maritime suédois.

Lorsqu'il s'élève une contestation relative à la construction, à la conduite du navire, aux loyers de l'équipage, aux *droits sur* le navire ou sur sa cargaison, ou à l'application de quelque disposition de la loi maritime, et lorsque cette contestation ne peut être jugée définitivement par un dispacheur, le tribunal compétent est celui de la localité où le navire se trouve, ou le tribunal du lieu où le défendeur a son domicile, ou *bien* la cour de justice de la ville la plus voisine de l'une *ou de l'autre de* ces localités. Le domicile des propriétaires du navire est celui de l'armateur. S'il n'y a point d'armateur, le domicile est dans l'endroit où résident les principaux propriétaires ; ou même c'est e domicile du premier venu d'entre eux, si leurs parts sont à eu près égales. — Si les parties en cause sont convenues de xer leur résidence légale dans une localité déterminée, elles ttribuent la compétence au tribunal de cette localité.

S'il s'agit d'un différend entre assureur et assuré *ou* entre eux et des tiers, relativement à l'assurance, et si ce différend n'est point de nature à pouvoir être réglé par le dispacheur, la demande est portée devant la cour de justice de la ville où réside le défendeur, ou de la ville la plus voisine.

Si l'on conteste la compétence du tribunal, c'est au tribunal lui-même à se prononcer sur ce point.

Si l'une des parties conteste le règlement dressé par le dispacheur, en matière d'assurances ou d'avaries, elle rédige sur la contestation une demande par écrit, faite en double expédition, et la transmet, avec le règlement attaqué et les pièces à l'appui,

à la cour de justice de la ville où ce règlement a été publié, conformément à la loi, et au plus tard le trentième jour avant midi, à dater de sa publication. Le défendeur comparaît au jour indiqué, et reçoit de la partie adverse une assignation pour répondre à ses griefs, dans un délai fixé par le tribunal, lequel délai ne peut dépasser quatorze jours. Le défendeur donne sa réponse en double expédition et produit, en même temps, les documents qui sont en sa possession et qui n'ont pas encore été publiés.

Si l'une des parties fait défaut au jour indiqué, elle perd ses droits, à moins qu'elle ne puisse, dans le délai fixé, justifier d'un empêchement légal, qui motive sa non-comparution, ou que, dans le délai de huit jours au plus tard après le jour fixé pour l'audience, elle ne prouve qu'elle a été empêchée et qu'il lui a été impossible d'informer la justice de cet empêchement. S'il y a eu empêchement légal, le tribunal fixe un nouveau délai, qui ne peut excéder huit jours, pour répondre à la demande. Si le demandeur lui-même fait défaut et qu'il ne fasse valoir aucune cause d'empêchement, le tribunal donne acte au défendeur de ce que le règlement n'a pas été attaqué dans le délai légal, et dès lors ce règlement doit sortir son plein effet.

La discussion, de part et d'autre, ne peut porter que sur un document écrit : si l'une des parties requiert la procédure orale et que des témoins doivent être entendus, elle en fait la demande par écrit et le tribunal fixe un jour pour les débats. Cette décision ne peut être prise par le tribunal que si la demande en est faite dans le délai fixé plus haut.

Dans le cas où le tribunal accorde en principe l'audience demandée, il invite les parties, dans le délai de huit jours au plus, à choisir un jury qui décide de la question. Le jury doit se composer de cinq personnes ayant atteint leur majorité, honorables, irréprochables dans leurs mœurs, et en état d'émettre une opinion sur le litige qui leur est soumis : le président du jury doit être jurisconsulte. Deux membres sont désignés par chacune des parties, en présence du tribunal, et le président est désigné par le tribunal lui-même. Si les deux parties s'entendent sur le choix de quatre personnes, ces quatre personnes sont désignées sans autre formalité.

S'il y a, de part et d'autre, plusieurs personnes intéressées dans la cause, et qu'elles ne s'entendent pas sur le choix des jurés, chacune d'elles désigne un juré ; puis on tire au sort, en présence du tribunal, parmi les noms ainsi désignés, et les deux premiers sortants sont membres du jury.

Si le défendeur ne paraît pas au jour indiqué pour le choix *du* jury, et qu'il ne justifie pas d'un empêchement légal, ou s'il s'abstient de choisir ou de proposer les noms qui lui conviennent, le tribunal désigne d'office les deux membres du jury que le défendeur aurait dû choisir.

En cas de récusation de jurés choisis et proposés, ou des jurés désignés par le tribunal, le tribunal est juge des motifs de la récusation. Quand les jurés ont prêté serment, il n'y a *plus de* récusation possible, à moins que la partie qui récuse ne déclare, avant le prononcé de l'arrêt, et ne prouve que les circonstances qui motivent sa récusation n'ont existé ou n'ont été connues de lui que postérieurement à la prestation du serment.

La loi énumère divers cas de récusation ou d'excuse à raison de certaines circonstances.

Lorsque le jury est formé, le tribunal *lui fixe* un jour pour se réunir, à moins que tous les membres ne soient présents au moment même de la nomination. Les membres du jury s'engagent par serment, devant le tribunal, à se prononcer d'après leur conscience, et sans tenir compte d'aucune autre considération étrangère, sur l'affaire soumise à leur appréciation. Lorsqu'ils ont juré, le tribunal remet au président du jury les documents *produits* par les deux parties et la requête motivée en *vue d'obtenir* la procédure orale ; puis le jury entre en fonctions.

La discussion orale n'est permise que lorsque le jury se trouve dans la nécessité de procéder à l'audition des parties, dans le but d'éclaircir quelque détail de l'affaire. Lorsque le règlement fourni par le dispacheur contient des lacunes ou qu'il n'est pas suffisamment explicite, de telle sorte que les jurés, après en avoir pris connaissance, ne soient pas en état de se prononcer immédiatement, le jury peut renvoyer ce document à celui qui l'a dressé pour le compléter. Le règlement ainsi complété et rectifié est renvoyé au tribunal qui, après avoir entendu les obser-

vations des parties, le communique au jury avec les autres documents qui sont de nature à l'éclairer et à influer sur la décision qui doit être prise ultérieurement.

Si, pendant que l'affaire est pendante devant le jury, une autre personne se présente et demande à être entendue, parce qu'elle est intéressée dans l'affaire ; et si cette personne prouve la légitimité de sa demande, le jury prend connaissance de sa réclamation, puis il entend les deux parties à ce sujet, et provoque, s'il y a lieu, un nouveau règlement du dispacheur. Celui-ci formule son avis, dans un rapport, relativement aux droits réciproques des parties et du tiers intervenant.

Si ce dernier invoque des témoignages à l'appui de ses prétentions, le jury laisse au tribunal le soin de décider s'il y a lieu d'admettre la preuve testimoniale.

La requête du demandeur ou *protocole* est mise à la disposition du jury dans les huit jours, si l'affaire a été portée devant le tribunal du lieu, ou deux jours après que celui-ci en a reçu communication, si l'affaire a été portée devant un autre tribunal.

L'affaire jugée, le jury décide si les frais de la procédure doivent être payés par le perdant, et quel est le montant de ces frais ; il décide également si les deux parties ou l'une d'entre elles doivent lui payer les honoraires auxquels il a droit. Les honoraires sont évalués à raison de 2 p. 100 de la somme en litige ; toutefois ils ne peuvent s'élever à moins de cent rixdales, ni à plus de cinq cents.

Les décisions sont prises à la majorité du jury. L'avis du jury, rédigé par écrit, signé du président et contresigné par les autres membres, est remis au président du tribunal qui l'insère dans le procès-verbal de l'affaire, et prononce l'arrêt, séance tenante.

La décision du jury doit servir de base à tout arrangement entre les parties ; elle est sans appel. Si l'indemnité fixée par le jury dépasse les prétentions du demandeur, on s'en tient au chiffre de la demande ; si, au contraire, le jury a restreint les prétentions de la partie plaignante, on s'en tient à l'évaluation du jury.

Les documents qui ne sont pas rendus aux parties, doivent rester en la possession du tribunal.

Si quelqu'un élève des réclamations au sujet de la récusation dont un membre du jury a été l'objet, ou prétend que le jury n'a pas été constitué conformément aux prescriptions légales, il peut être donné suite à ses réclamations, en observant les règles ordinaires de la procédure, et en assignant les intéressés à comparaître dans un délai fixé qui court à partir du moment où le tribunal a rendu sa décision. Si les prétentions sont trouvées justes, la décision du jury est frappée de nullité, et une cour supérieure de justice ordonne la formation d'un nouveau jury. Toutefois aucune prétention de ce genre n'est accueillie, si elle n'a été d'abord soumise au tribunal qui a jugé l'affaire, et avant que le jury ne se fût prononcé.

Si l'une des deux parties appelées à procéder au choix du jury était absente au moment de ce choix; si, de plus, elle peut prouver qu'elle avait un empêchement légal, et qu'elle n'a pu le faire connaître au tribunal, il lui est accordé trente jours, à dater du jour où elle avait été appelée à choisir le jury, pour s'entendre à l'amiable avec la partie adverse au sujet d'un nouveau choix. Si cet accord peut avoir lieu, la décision du jury qui a prononcé est annulée, et le tribunal procède à la formation d'un nouveau jury.

Si une contestation s'élève relativement à une créance privilégiée, l'armateur ou le propriétaire de la cargaison qui a abandonné quelques-uns de ses droits au créancier privilégié ou qui l'a désintéressé, est subrogé dans les droits de celui-ci vis-à-vis des autres privilégiés.

Lorsqu'il y a lieu de désigner des arbitres, dans certains cas spéciaux prévus par la loi, on procède comme il suit : chacune des parties choisit un arbitre, et les deux personnes désignées choisissent elles-mêmes un tiers arbitre. Si l'une des parties s'abstient de faire le choix ou si l'arbitre choisi ne peut accepter le mandat, c'est au magistrat le plus proche, ou au tribunal d'y pourvoir. — La décision prise par les arbitres, à la majorité, doit sortir son plein effet, à moins que le tribunal saisi de l'affaire, ou le commandant royal, n'en ordonnent autrement.

Les crimes prévus par la présente loi sont jugés par les tribunaux du lieu où le crime a été commis, si ce lieu est à l'intérieur

du royaume; si le crime a été commis en mer, l'affaire est portée devant le tribunal de la première ville suédoise où le coupable est amené ou arrêté.

En matière de change et de faillites, la connaissance des contestations appartient, comme en matière maritime, aux tribunaux ordinaires qui sont, généralement, les tribunaux municipaux. L'appel est porté devant la Cour supérieure.

Nous avons examiné, en traitant du *Droit commercial terrestre*, la procédure usitée en matière de change. Nous ajouterons que tout signataire d'une traite contre qui le protêt a été fait, doit, même avant le jugement, fournir caution pour assurer le paiement; sinon, il peut être contraint par corps. L'appel du jugement n'est pas suspensif (Voir *Droit commercial terrestre*, p. 643 et 644).

Nous renvoyons, en ce qui concerne la procédure en matière de faillite, à ce que nous avons dit en traitant des *Faillites* (Voir *Droit commercial terrestre*, p. 743).

Norwége. — Il n'y a pas de tribunaux de commerce en Norwége. Les affaires commerciales sont portées devant les tribunaux civils, qui peuvent s'adjoindre, comme experts, un certain nombre de commerçants, à peu près comme cela se pratique en Danemark (Voir *suprà*, Danemark, p. 1380).

Russie. — Les art. 955 à 964 et 1069 à 1074 fixent les règles de la compétence des tribunaux de commerce. Ces tribunaux connaissent de toutes matières commerciales ou de change, de tous engagements écrits ou verbaux, relatifs au commerce, de toutes affaires concernant les faillites. — Sont réputés actes de commerce : les opérations de commerce de gros, et demi-gros et détail, les entreprises industrielles, les achats, ventes, transports et dépôts de marchandises, la commission, l'expédition et le courtage, les envois d'argent et généralement les opérations de change et de banque. Le tribunal de commerce connaît aussi des plaintes des marchands et de leurs commis contre les voituriers et tous autres employés dans le commerce; des contestations entre associés; des opérations commerciales, traitées à la Bourse par l'entremise des courtiers.

En matière maritime spécialement, la loi répute acte de

commerce l'entreprise de construction de navires, l'achat, le radoub, le frétement et l'expédition des navires. Le tribunal de commerce connaît enfin des contestations entre les armateurs et les capitaines, et entre ceux-ci et les matelots ou passagers, et de toutes affaires concernant les assurances maritimes, les avaries, les prêts à la grosse et les naufrages.

Le non-commerçant qui s'oblige par lettre de change ne fait pas acte de commerce. — La loi excepte encore de la juridiction des tribunaux de commerce les contestations relatives aux marchés au comptant dans les boutiques, bazars, marchés et foires, et celles dont l'intérêt n'excède pas 500 roubles. Les premières sont jugées par les autorités locales, et les secondes par les tribunaux oraux de commerce. En effet, il existe, en Russie, *indépendamment* des tribunaux de commerce proprement dits, des tribunaux oraux de commerce, établis dans les villes pour juger particulièrement les affaires commerciales urgentes, celles relatives au dépôt et au nantissement commercial, à la location des boutiques, à l'affrétement des navires, au transport de marchandises, et enfin celles qui s'élèvent entre les maîtres et les *ouvriers*. Les tribunaux oraux sont compétents, *même dans* les affaires de cette nature entre commerçants et non-commerçants, pourvu qu'il n'y ait pas lieu à règlement de comptes ou à nomination d'arbitres. Nous nous occuperons surtout de la compétence et de la procédure devant les tribunaux de commerce.

Le tribunal de commerce juge sans appel, dans les capitales, les affaires dont l'intérêt n'excède pas dix mille roubles; *dans les* autres villes, il est fixé d'autres chiffres qui varient *d'après* un tableau spécial. Le tribunal peut connaître même des affaires excédant dix mille roubles, si les parties renoncent expressément à l'appel. C'est devant le sénat dirigeant ou devant les cours supérieures exerçant la même juridiction que l'appel est porté.

Toute contestation est portée devant le tribunal du domicile du défendeur ou devant celui de sa résidence, même *momentanée*; mais si elle concerne soit un navire, soit des marchandises livrées qu'il y ait lieu d'examiner, le tribunal compétent est celui où se trouvent ces objets. Toutefois la loi permet aux parties de convenir que les contestations seront portées devant un autre tribunal.

Lorsqu'il y a plusieurs défendeurs, la cause est déférée au tribunal de l'un d'eux, au choix du demandeur. Le domicile d'une société de commerce est celui où elle a son principal établissement. Tous ceux qui sont à bord d'un navire ont pour domicile le port où séjourne ce navire, et c'est là que leur sont faites toutes assignations et notifications.

Si une affaire commerciale présente une connexité avec certaines questions de la compétence des tribunaux civils, le tribunal ne doit connaître que des questions purement commerciales, et renvoyer, pour les autres, les parties à se pourvoir devant le tribunal compétent. Les tribunaux de commerce ne connaissent pas de l'exécution de leurs jugements ; mais ils connaissent de leur interprétation.

Les règles sur la procédure commerciale sont tracées dans les art. 988 à 1015 et 1257 à 1291.

Les affaires commerciales sont traitées verbalement, à moins que le tribunal ne décide qu'elles comportent une procédure écrite, ou que le demandeur ne l'exige.

Toute personne ayant un intérêt qui se rattache à l'affaire principale peut être mise en cause par l'une ou l'autre des parties. Le tribunal peut exiger même des tiers non intéressés dans l'affaire la production des pièces et documents qui peuvent l'éclairer.

Même lorsque la procédure est verbale, les parties peuvent s'aider de notes écrites ; le tribunal peut même demander qu'une note lui soit communiquée. — Le demandeur doit joindre à sa requête les documents écrits qu'il produit et en signifier un double au défendeur, en suite de l'assignation. — Les moyens de défense des parties doivent être déposés au greffe du tribunal, la veille de l'audience, avant quatre heures du soir.

La procédure écrite est longue et minutieuse. Avant que le jugement ne soit rendu et après les débats, le greffier dresse un résumé des actes de procédure, dires et moyens des parties, avec indication des lois, statuts, usages et précédents judiciaires applicables; communication en est donnée aux parties qui présentent leurs observations dans les quarante-huit heures ; après quoi, le tribunal prononce définitivement.

Le délai de comparution est de trois jours, à partir du jour de l'assignation; ce délai peut être abrégé du jour au lendemain; l'assignation peut même être faite d'heure à heure, sur l'ordre du tribunal, dans les cas d'urgence, lorsqu'il s'agit notamment d'arrêter le défendeur prêt à prendre la fuite, ou de mettre ses biens sous séquestre.

Sur l'assignation délivrée par huissier et contenant assignation à comparaître, le greffier signifie, à son tour, au défendeur une citation indiquant les jour et heure de la comparution. Le défendeur doit comparaître pour exposer au tribunal les empêchements qu'il peut invoquer. Il doit se montrer, à cet égard, d'autant plus diligent que le tribunal est en droit, s'il se présente au cours de l'instruction de l'affaire, mais avant le jugement, de refuser de l'entendre et de prononcer néanmoins, dans le cas où ses motifs d'empêchement ne seraient pas admis; le défendeur est, en outre, condamné à l'amende de 50 à 500 roubles. — Aucune des deux parties ne peut s'éloigner de la ville sans donner caution ou présenter un fondé de pouvoirs.

Les moyens d'incompétence ne sont plus recevables dès que l'affaire est engagée au fond. La récusation *de l'un* des juges pour cause de parenté ou d'alliance, ou pour tout autre motif légal, doit aussi être demandée *in limine litis*. La récusation peut être prononcée contre le juge qui est ennemi de l'une des parties ou intimement lié avec l'autre.

Si, dans le développement des moyens, il se présente des contradictions ou des incohérences, le tribunal en fait l'observation aux parties et leur ordonne de ne pas s'écarter de *la vérité*, à peine de poursuites criminelles. Le tribunal doit cependant veiller, aux termes de la loi, à ce que les parties inexpérimentées ne fassent, par ignorance, des déclarations qui puissent leur porter préjudice ou nuire à leurs droits.

Le tribunal a toujours le droit, dans les affaires où se présentent des règlements de comptes, tels que les règlements d'avaries, de proposer aux parties un arrangement à l'amiable, ou leur renvoi devant arbitres. Les parties elles-mêmes peuvent, en tout état de cause, demander le renvoi devant arbitres, soit comme amiables compositeurs, soit comme simples conciliateurs. Dans

ce dernier cas, si la conciliation échoue, l'instance est reprise par le tribunal (art. 1116 à 1129).

A défaut de textes de lois, les tribunaux de commerce jugent d'après les usages et les précédents judiciaires (art. 1257).

Les jugements définitifs sont exécutoires dès qu'ils ont été signifiés ; mais le tribunal peut ordonner que l'exécution soit suspendue pendant un certain temps, par des motifs énoncés au jugement. Le débiteur ne peut obtenir de sursis, si ses meubles sont saisis, s'il est en faillite ou contraint par corps, s'il a été condamné à l'amende, à l'occasion du procès, pour contraventions aux lois sur la procédure, enfin s'il a, d'une manière quelconque, diminué les garanties de ses créanciers (art. 1286 à 1289).

Tout appel contre un jugement interlocutoire n'est point recevable avant le jugement définitif; à moins qu'il ne s'agisse d'incompétence, de récusation ou d'admission de preuves contraires à la loi. Le délai d'appel est de deux mois, à compter du jour de la signification du jugement ; si le défendeur est absent, le délai part du jour de la dernière publication du jugement dans les journaux de la province ; le délai d'appel est d'un mois seulement pour les affaires de change. L'appel est suspensif; lorsqu'une partie s'oppose à l'exécution du jugement, pendant que l'affaire est en appel et jusqu'à ce qu'il ait été statué, elle doit en faire la demande au tribunal et fournir caution (art. 1292 à 1309).

Les art. 1130 à 1256 contiennent des règles fort détaillées sur l'admission des preuves devant les tribunaux de commerce.

Les moyens de preuves sont : 1° l'aveu personnel fait en justice ou l'aveu par écrit ; 2° les actes et documents écrits ; 3° la preuve testimoniale, dans les cas où la loi n'exige pas absolument une preuve écrite, comme dans l'affrétement des navires, le prêt à la grosse, l'assurance maritime et la lettre de change ; 4° le serment supplétoire déféré par le tribunal à l'une des parties, et le serment décisoire, déféré par l'une des parties à l'autre.

Les livres de commerce font foi suivant les règles que nous avons rapportées en traitant du *Droit commercial terrestre* (Voir p. 66 et 67).

Malte (Ile de). — Les contestations relatives aux actes de commerce sont portées devant la cour de commerce. La composition

de cette cour varie, suivant que la contestation intéresse des Maltais, des Anglais ou des étrangers. Elle se compose de trois juges, dont le président est un magistrat anglais; les deux assesseurs sont Maltais ou Anglais, suivant que la contestation surgit entre commerçants de l'un ou l'autre pays; et si elle a lieu entre un Maltais et un Anglais ou un étranger, l'un des juges est Maltais et l'autre Anglais.

Les affaires dont l'intérêt est inférieur à cinquante écus, sont portées devant les tribunaux ordinaires; et jusqu'à concurrence de cette somme, ces tribunaux peuvent juger les questions de loyers de gens de mer et d'avaries, et généralement toutes questions de droit maritime. L'appel de ces jugements est porté devant la cour maritime.

La cour maritime juge sans appel les demandes *inférieures* à cent écus. L'appel est porté devant la première chambre de la cour maritime. Pour ces affaires sommaires, les délais d'ajournement sont de trois ou quatre jours, selon la distance. Lorsque la demande excède cent écus, elle est introduite sur requête du demandeur; le tribunal ordonne ensuite la comparution des parties et fixe les délais. — Les jugements *rendus* en première instance sont exécutoires, nonobstant appel, et l'exécution peut avoir lieu deux jours après que l'arrêt a été rendu. Toutefois la cour peut fixer un délai plus long pour l'exécution. — Le demandeur doit fournir caution pour le paiement des frais; et l'appelant, s'il y a lieu à appel, doit préalablement acquitter les frais; sinon, l'appel est non recevable. — On ne peut interjeter appel que des jugements définitifs, et non des jugements *interlocutoires*. — Le recours contre les arrêts d'appel est porté devant le Conseil de la reine (voir *infrà*, Angl., p. 1379 et 1380).

S'il y a doute sur l'interprétation de la loi, la cour, jugeant en première instance, ne statue que sur le point de fait et réserve le point de droit à la cour supérieure d'appel.

Lorsqu'un capitaine fait, devant la cour de commerce, la déclaration d'un sinistre, et qu'il y a lieu d'établir par témoins la preuve de la fortune de mer, une requête est présentée à cet effet dans les vingt-quatre heures du sinistre. Les dépositions des témoins, sous la foi du serment, sont ensuite reçues par le gref-

fier, en présence d'un avocat désigné à cet effet par le juge de la cour.

Grèce et Iles Ioniennes. — La législation hellénique reproduit les dispositions du Code de commerce français, sous certaines modifications importantes qui ont trait à la compétence et à la procédure.

A la différence du droit français, l'arbitrage peut être forcé, en toute matière commerciale; mais il faut que le demandeur le demande, en requérant immédiatement du tribunal la nomination des arbitres (art. 108 du Code de proc. hellén.) — Lorsque l'affaire est déférée au tribunal de commerce, il est d'usage que le tribunal fixe au défendeur un délai de comparution, indépendamment des délais de distance, excepté dans les cas qui requièrent célérité. Ainsi l'art. 726 du Code de commerce dispose : Dans les affaires maritimes, lorsqu'un vaisseau est prêt à mettre à la voile, ou dans tout autre cas d'urgence, l'assignation de jour à jour et d'heure à heure pourra être donnée sans ordonnance du président.

Aux termes de l'art. 729 du Code de procédure, les tribunaux de commerce ne sont pas juges des exceptions soulevées par l'une ou l'autre des parties, et ne jugent que sur les preuves produites; les exceptions sont portées devant les tribunaux ordinaires. Le tribunal de commerce ne peut se faire juge du mérite des exceptions qu'en matière de change, et en exigeant caution de la part de celui qui soulève l'exception, s'il apparaît qu'il ne cherche ainsi qu'à gagner du temps ou si sa solvabilité est douteuse. — Lorsqu'il y a lieu à renvoyer l'examen de l'exception aux tribunaux ordinaires, le tribunal de commerce surseoit à statuer, sans se dessaisir de l'affaire. — Le jugement qui intervient peut ordonner ou non la contrainte par corps. — Il est facultatif au tribunal d'ordonner l'exécution provisoire, sous caution, nonobstant opposition ou appel; le juge de première instance peut même abréger les délais d'appel (art. 717 à 735 du Code de proc. civ.).

Haïti. — Les règles établies par le Code de commerce haïtien sur la compétence en matière d'assurances et sur la procédure commerciale, sont absolument les mêmes que dans le Code de commerce français de 1808, antérieurement à ses révisions suc-

cessives. Nous remarquons seulement qu'il n'y a pas d'appel des jugements des tribunaux de commerce ; le recours est immédiatement déféré à la Cour de cassation.

États-Unis. — Les contestations commerciales, en général, sont portées devant les tribunaux ordinaires de chaque État, qui connaissent à la fois des affaires civiles et des affaires commerciales. Les appels sont portés devant la cour fédérale *de district*. Quant aux affaires maritimes, on fait une distinction entre les actions personnelles et les actions réelles. Les actions personnelles et notamment le recours de l'assuré contre l'assureur en paiement de l'indemnité, sont de la compétence des tribunaux ordinaires ; mais les actions réelles et généralement celles qui sont basées sur l'exercice d'un privilége, sont de la compétence des cours fédérales : telles sont les actions concernant *les loyers* des gens de mer, les engagements hypothécaires de navires, le sauvetage ; celles en délaissement du navire ou des marchandises ; les contestations relatives à la saisie du navire ou de la cargaison, etc.

La procédure est la même qu'en Angleterre ; et quant à la jurisprudence qui forme avec un petit nombre de *textes de lois* anglaises, tout le droit commun, elle est *basée* sur la jurisprudence particulière des cours fédérales qui ont introduit une certaine uniformité dans le droit commercial, et aussi sur la jurisprudence des cours d'Angleterre.

Les applications diverses de la règle *Locus regit actum*, qui sont de droit commun, sont reconnues par le droit américain d'après les mêmes principes qu'en droit français. Ainsi un *règlement* d'avaries communes, fait au port de destination, *sur les* bases d'une loi étrangère, est valable entre les intéressés appartenant aux États de l'Union.

Brésil. — Les contestations commerciales sont portées devant les tribunaux de commerce qui peuvent renvoyer les parties devant experts.

Les arbitres doivent juger conformément à la loi, à moins qu'ils n'aient reçu les pouvoirs d'amiables compositeurs.

Buenos-Ayres. — Les tribunaux de commerce doivent juger conformément à la loi, et non pas seulement suivant l'équité. Aussi

la loi introductive du Code de commerce dans la Confédération argentine prescrit-elle aux juges de commerce, ainsi qu'aux experts et arbitres, de mentionner, dans leurs sentences ou rapports, les textes de loi sur lesquels ils basent leurs décisions.

Un syndic remplit devant les tribunaux de commerce les fonctions du ministère public (art. 1749 à 1745 du Code argentin).

Les appels sont portés devant les tribunaux de justice.

Nous trouvons quelques règles importantes sur la procédure commerciale dans une loi du 30 octobre 1860.

La loi classe, parmi les titres exécutoires, non-seulement les sentences judiciaires ou arbitrales, les actes authentiques réguliers, mais aussi les titres sous seing privé, lorsqu'ils ont été reconnus en justice, les lettres de charge ou titres négociables, lorsqu'ils ont été régulièrement protestés ou qu'ils ont été reconnus en justice, l'aveu d'une dette liquide et exigible fait devant le juge compétent et constaté par jugement, les comptes approuvés en justice. Les actes qui n'entraînent pas exécution par eux-mêmes ne sont exécutoires qu'après avoir été préalablement reconnus en justice.

Lorsque la signature d'un titre est reconnue, l'exécution provisoire peut en être ordonnée, bien que la partie qui reconnaît sa signature conteste le contenu.

Le juge peut, quand le titre est certain et non contesté, ordonner le paiement dans les trois jours, et passé ce délai, la saisie est exécutée. Mais si le titre ne paraît pas suffisant, le juge déclare qu'il n'y a pas lieu à exécution provisoire.

Si le domicile du débiteur est inconnu, le demandeur doit publier l'acte d'ajournement dans trois journaux de la localité, pendant trois jours consécutifs, avec sommation de comparaître dans les six jours; passé ce délai, le tribunal désigne un défenseur auditeur.

L'opposition ou l'appel n'est recevable que dans les trois jours de l'exécution.

L'affaire étant appelée à l'audience, le juge ordonne l'exécution provisoire pour les sommes liquides seulement.

La signification du jugement est faite par un officier de justice

assisté d'un greffier; et faute de paiement, il est procédé à la saisie.

Le créancier ne peut saisir indistinctement les biens de son débiteur; mais il doit opérer la saisie sur les objets ci-après indiqués, dans l'ordre déterminé par la loi : 1° les espèces; 2° les bijoux, diamants ou matières précieuses; 3° les meubles meublants; 4° les meubles incorporels; 5° les immeubles; 6° les créances ou actions; 7° les gages ou pensions. — Le créancier qui a un gage hypothécaire doit d'abord exercer ses droits sur l'objet affecté, avant de recourir sur les autres biens. — On ne peut saisir le lit du débiteur, de sa femme et de ses enfants, les effets à leur usage personnel, ni les outils de leur profession.

La contrainte par corps est admise pour les dettes commerciales, en cas d'insuffisance des biens du débiteur.

Le débiteur saisi qui n'est pas rencontré à son domicile, pendant deux jours consécutifs, est cité, le jour suivant, devant le tribunal en validité de saisie; et si, dans les trois jours de la citation, il n'a pas formé opposition, la saisie devient définitive. L'acte d'opposition doit contenir tous les moyens et exceptions de l'opposant; et l'opposition n'est admise *que s'il y a* faux ou irrégularité du titre, prescription, *défaut* de consentement, quand la signature a été obtenue par fraude ou violence, paiement, compensation, remise de la dette ou novation.

Le tribunal statue dans les dix jours sur les moyens d'opposition; et ce délai ne peut être prorogé que du consentement des parties. — Si l'opposition n'est pas admise, le débiteur peut encore en appeler devant le tribunal supérieur, mais, en cas *d'appel*, il doit fournir caution dans les six jours.

La loi du 30 octobre trace ensuite les formes de la vente judiciaire et les règles de la procédure devant la cour supérieure.

Chili. — L'organisation des tribunaux de commerce dans la République chilienne fait l'objet de lois particulières; les délais et les formes de la procédure sont abrégés en matière commerciale, à peu près suivant les mêmes principes qu'en droit argentin.

Pérou. — Les contestations commerciales sont portées devant les tribunaux de commerce ou devant les députations territoriales

de commerce, composées, dans les principales villes, des notables commerçants, lesquelles députations jugent commercialement; les appels sont portés devant le tribunal des Alcades; enfin la Cour suprême prononce sur les recours formés contre les sentences des tribunaux d'appel, et ne juge qu'en droit, sans statuer sur le point de fait.

Les tribunaux de commerce sont compétents pour juger toutes les contestations relatives aux actes de commerce et aux engagements que peuvent prendre les commerçants dans l'exercice de leur profession; toutes autres contestations sur les obligations de droit commun, même lorsque des commerçants sont en cause, sont portées devant la juridiction civile.

Les tribunaux de commerce ne peuvent statuer correctionnellement qu'en cas de banqueroute frauduleuse, conformément à l'art. 1200 du Code de commerce. Il ne leur est pas permis d'étendre leur compétence, même du consentement des parties.

Toute demande devant le tribunal de commerce est précédée du préliminaire de conciliation. Le tribunal de commerce, dans le district de *Lima*, et partout ailleurs le président de la députation territoriale, citent les parties en conciliation devant eux.

Les affaires dont l'intérêt n'excède pas trois cents pesos sont jugées sommairement, et la sentence qui intervient est définitive et sans appel.

Lorsque l'intérêt excède mille pesos, il doit y avoir une procédure écrite, suivant les formes établies par la loi sur la procédure civile.

Les parties peuvent se présenter elles-mêmes, sans être assistées d'un avoué, devant les tribunaux de commerce; il n'en est pas de même devant la Cour suprême.

Les affaires portées devant le tribunal de commerce ne peuvent être remises qu'une seule fois, sans que la remise puisse excéder le terme ordinaire.

Généralement, les formes établies par la loi sur la procédure civile sont suivies par les tribunaux de commerce, en tant qu'il n'y est pas expressément dérogé par le Code de commerce (art. 1234 à 1269 du Code de commerce péruvien).

Amérique centrale. — Mexique. — Le Code de commerce

espagnol est généralement observé dans ces divers pays, comme nous l'avons déjà indiqué. Mais l'organisation judiciaire est différente. Ainsi il existe des tribunaux de commerce qui connaissent de toutes contestations se rapportant aux actes de commerce ou aux opérations commerciales.

Pays musulmans. — Il importe de distinguer les contestations qui surgissent entre étrangers, et qui sont jugées comme nous l'avons vu au chapitre 1er des *Assurances* (voir *suprà*, p. 586), de celles dans lesquelles des sujets musulmans sont parties en cause. La juridiction locale, en matière maritime, et généralement en matière commerciale, est exercée, à *Constantinople*, par le ministre du commerce, assisté d'assesseurs, choisis parmi les notables commerçants de la place; dans les autres ports de l'empire turc, c'est le chef de la douane, assisté de plusieurs assesseurs, qui juge les affaires intéressant les commerçants musulmans.

En *Égypte*, les affaires commerciales et maritimes sont déférées à un tribunal de commerce, dont les membres ont été choisis en partie parmi les nationaux égyptiens et en partie parmi les magistrats appartenant aux principaux pays qui entretiennent avec l'Égypte les relations commerciales les plus actives. Des traités internationaux auxquels le gouvernement français n'a pas encore adhéré, ont récemment introduit cette organisation judiciaire.

Dans les *Échelles du Levant*, les consuls français ne sont compétents que pour juger les contestations entre Français établis dans le Levant ou dont l'un d'eux y est domicilié ; la simple résidence suffit pour déterminer la compétence du *consul*, sans qu'il y ait à distinguer le temps et le lieu où l'obligation a pu être contractée.

Les consuls français sont également compétents pour statuer sur les demandes des étrangers contre les Français (Cass., 16 janv. 1867).

Un traité du 17 novembre 1844, conclu entre la France et l'*Imanat de Mascate*, confère aux consuls français, dans ce pays, le droit de juger les différends entre les Français et les gens du pays.

Enfin le consul français remplit les mêmes fonctions à *Téhéran*, en Perse, en vertu de la loi du 1er mai 1858.

Chine et parages de l'Asie orientale. — En vertu du traité de Wampoa, du 24 septembre 1844, les consuls français sont autorisés à rendre la justice dans les ports des mers de la *Chine*, de l'*Inde* et du royaume de *Siam*, dans toute contestation entre Français ou entre un Français et un Chinois ou un Indien. Il y a un consulat dans chacun des cinq principaux ports de la Chine. Les fonctions judiciaires sont remplies, à *Macao* ou à *Canton*, par le chancelier de la légation de France.

Les mêmes priviléges ont été concédés par différents traités aux consuls anglais et américains.

Les consuls français rendent la justice dans les mêmes formes que dans les Échelles du Levant ; les règles établies par les édits et capitulations ont été formellement introduites dans les consulats français des ports de l'Asie Orientale, par la loi du 8 juin 1852.

Enfin une loi du 19 mars 1862 détermine la juridiction des consuls de France au *Japon*.

TABLE DES MATIÈRES

DROIT COMMERCIAL MARITIME

Pour simplifier les recherches nécessitées par les nombreux renvois, nous n'avons pas interrompu l'ordre de pagination des deux tomes consacrés au droit maritime.

Dédicace à l'Administration du *Bureau-Veritas*..... v

PREMIÈRE PARTIE.

Des navires, de leurs propriétaires et des personnes employées à la navigation.

I. De la nationalité des navires et des conditions de la navigation.. 1

Législation française..... 1

§ I. De la construction du navire en France, considérée comme condition de sa francisation..... 3

§ II. De la nationalité des propriétaires de navires, du capitaine et des gens de l'équipage..... 8

§ III. De l'exercice du cabotage..... 9

§ IV. Des formes de l'acte de francisation et de ses effets.... 11

Législation étrangère..... 14

II. Des propriétaires de navires et des armateurs..... 47

Législation française..... 47

§ I. De la nature de la communauté d'intérêt des propriétaires de navires..... 48

§ II. De l'étendue de la responsabilité des propriétaires de navires, vis-à-vis des tiers..... 51

§ III. De la limitation des obligations des propriétaires de navires par le droit de faire abandon..... 56

§ IV. La faculté d'abandon ne s'applique pas à la navigation fluviale; de l'étendue de la responsabilité des propriétaires de bateaux..... 68

§ V. Des droits et obligations de l'armateur... 70
§ VI. De la responsabilité de l'armateur à l'égard des obligations contractées par le capitaine..... 76
§ VII. Du droit de l'armateur de congédier le capitaine..... 81
§ VIII. Des propriétaires de navires considérés comme créanciers nantis d'un gage..... 86
§ IX. De la question de propriété d'un navire en construction. 87
Législation étrangère..... 92
III. Du capitaine..... 142
Législation française..... 142
§ I. Droits et devoirs généraux du capitaine..... 143
§ II. Des droits et des devoirs du capitaine avant le départ... 148
§ III. Des droits et devoirs du capitaine dans le cours et à la fin du voyage..... 151
1° Des feux et signaux..... 152
2° Des précautions particulières que doivent prendre les capitaines de navires à vapeur..... 155
3° Des règles que doit suivre le capitaine pour exercer le recours afin d'indemnité, en cas d'abordage..... 158
4° Des conditions dans lesquelles le capitaine peut abandonner le navire naufragé..... 161
5° Des droits et devoirs du capitaine, quand il y a manque de vivres ou nécessité de radoub..... 162
6° Du rapport que doit présenter le capitaine au lieu d'arrivée et dans les ports de relâche..... 166
7° Des conditions auxquelles le capitaine peut procéder, pendant le voyage, à la *vente* ou à l'engagement soit du navire, soit des marchandises..... 172
§ IV. Des caractères de la responsabilité du capitaine..... 174
1° Des caractères généraux de la responsabilité du capitaine..... 174
2° De la responsabilité du capitaine, à l'égard du chargement..... 180
3° De la reponsabilité du capitaine, quant à l'arrimage.. 182
4° De la responsabilité du capitaine, en cas d'abordage. 184
5° Du recours des chargeurs contre le capitaine responsable..... 188
6° De l'action de l'armateur ou des assureurs subrogés à l'armateur contre le capitaine responsable..... 190
Législation étrangère..... 191
IV. Des gens de mer..... 244
Législation française..... 244
§ I. Du louage des matelots..... 245
§ II. Des circonstances qui peuvent modifier l'engagement des gens de mer..... 249
§ III. Des devoirs des matelots..... 259
§ IV. Des devoirs de l'armateur envers les matelots..... 260
§ V. Du privilége attaché au loyer des matelots, et de l'insaisissabilité des loyers..... 261

§ VI. Des actions et prescriptions relatives aux loyers des gens de mer..... 263
Législation étrangère..... 264

DEUXIÈME PARTIE

Du contrat d'affrétement, du fret et du connaissement.

I. Du contrat d'affrétement..... 316
Législation française..... 316
§ I. Nature, objet et forme du contrat d'affrétement..... 317
§ II. Des personnes ayant qualité soit pour fréter, soit pour affréter pour le compte d'autrui, et de la commission d'affrétement..... 323
§ III. Des divers modes d'affrétement, et de la condition de plein chargement..... 327
§ IV. Des fausses déclarations quant au tonnage, à la capacité, à la cote du navire ou à son pavillon..... 337
§ V. Des délais d'exécution et des effets de l'inexécution de la charte-partie, soit par le fréteur, soit par l'affréteur..... 339
§ VI. Des staries et des surestaries..... 347
1° Staries..... 347
2° Surestaries..... 356
§ VII. Le fret est-il dû en cas d'inexécution par force majeure, de naufrage, de jet à la mer, d'innavigabilité, de radoub du navire ou de perte des marchandises?..... 361
1° De l'inexécution du contrat d'affrétement par cause de force majeure..... 361
2° De la résiliation du contrat d'affrétement par le naufrage..... 365
3° Le fret est-il dû pour les marchandises jetées à la mer?..... 366
4° Le fret est-il dû si le navire est déclaré innavigable? 367
5° Le fret est-il dû s'il y a nécessité de faire radouber le navire pendant le voyage?..... 370
6° Le fret n'est pas dû s'il y a perte des marchandises... 371
§ VIII. Du règlement du fret des marchandises vendues pour les besoins du navire..... 372
§ IX. Des droits et obligations de l'affréteur en totalité, en tant que substitué à l'armateur, et du sous-affrétement..... 374
1° Des droits et obligations de l'affréteur en totalité, en tant que substitué à l'armateur..... 374
2° Du sous-affrétement..... 376
§ X. Des obligations du fréteur vis-à-vis des chargeurs..... 379
§ XI. Du paiement du fret, et des effets du refus du destinataire de l'acquitter contre la délivrance des marchandises.. 380
1° De l'encaissement du fret..... 380
2° En quelle monnaie le fret est-il payable?..... 382

3° Des effets du paiement ou du refus de paiement du fret, lors de la délivrance des marchandises..... 382
4° Le chargeur peut-il se libérer du fret par l'abandon ? 387
§ XII. A quelles conditions les avances sur fret sont-elles acquises au fréteur?..... 389
§ XIII. De la nature et des effets du contrat pour le transport des passagers et émigrants..... 391
§ XIV. Du privilége de l'armateur pour le paiement du fret, et de celui de l'affréteur pour la garantie des obligations de l'armateur..... 396
Législation étrangère..... 397
II. Du connaissement..... 481
Législation française..... 481
§ I. Des formes du connaissement et de ses effets..... 482
§ II. De la transmission du connaissement par endossement, et des droits du porteur..... 492
§ III. Du warrant, et de sa transmission par endossement.... 501
§ IV. De l'obligation du capitaine de délivrer *les marchandises* contre remise des connaissements..... 502
Législation étrangère..... 507

TROISIÈME PARTIE.

Des assurances maritimes et du contrat à la grosse.

I. De la nature et de l'objet du contrat d'assurance maritime..... 530
Législation française..... 530
§ I. De la nature et des caractères du contrat d'assurance maritime..... 530
§ II. Des choses qui peuvent faire l'objet du contrat d'assurance maritime..... 534
§ III. Des choses qui ne peuvent faire l'objet du contrat d'assurance maritime..... 539
1° Le fret des marchandises existant à bord *du navire* n'est pas assurable..... 539
2° De l'assurance du fret acquis..... 541
3° Les polices d'assurances sur fret espéré, nulles d'après la loi, peuvent-elles être soumises à un tribunal arbitral?..... 544
4° Le profit espéré des marchandises n'est pas assurable. 544
5° Le loyer des gens de mer n'est pas assurable..... 545
6° Les sommes empruntées à la grosse ne sont pas assurables..... 545
7° Les profits maritimes des sommes prêtées à la grosse ne sont pas assurables..... 545
8° La contrebande à l'étranger peut-elle vicier le contrat d'assurance?..... 546

9° Les prises faites sur des navires ennemis sont-elles assurables ?..... 547
10° La propriété ennemie est-elle assurable ?..... 547
§ IV. Des preuves d'un intérêt assurable..... 548
§ V. Le contrat d'assurance est-il soumis à la loi du lieu où il a été passé ?..... 549
Législation étrangère..... 551
II. Par quelles personnes l'assurance peut-elle être contractée ?..... 587
Législation française..... 587
§ I. Des différentes formes d'assurances pour compte..... 588
§ II. Le mandataire pour compte s'oblige directement..... 590
§ III. L'assureur pour compte contracte-t-il une obligation directe ?..... 593
§ IV. Le mandataire de l'assuré peut-il se rendre lui-même l'assureur de son commettant ?..... 594
§ V. Des courtiers d'assurances et des personnes à qui leur profession interdit de s'obliger par le contrat d'assurance... 594
Législation étrangère..... 596
III. De la police d'assurance..... 603
Législation française..... 603
§ I. De l'objet de la police d'assurance et des formes de cet acte..... 603
§ II. Des mentions que doit contenir la police d'assurance..... 612
1° Le nom et le domicile de celui qui fait assurer, sa qualité de propriétaire ou de commissionnaire..... 612
2° Le nom et la désignation du navire ; le nom du capitaine..... 613
3° La désignation du navire et celle du capitaine ne sont pas exigées dans l'assurance *in quovis*..... 614
4° Le lieu où les marchandises ont été ou doivent être chargées ; le port d'où le navire a dû ou doit partir ; les ports ou rades dans lesquels il doit entrer..... 618
5° La nature et la valeur ou l'estimation des marchandises ou objets que l'on fait assurer..... 620
6° Les temps auxquels les risques doivent commencer et finir..... 622
7° La somme assurée..... 624
8° La prime ou le coût de l'assurance..... 624
9° La soumission des parties à des arbitres, en cas de contestation, si elle a été convenue, et généralement toutes les autres conditions dont les parties sont convenues..... 624
10° De l'obligation spéciale, imposée au capitaine qui a contracté une assurance pour son propre compte ; et de celle qui incombe, dans certaines circonstances, aux matelots et aux passagers assurés..... 625
Législation étrangère..... 627
IV. De la prime..... 657
Législation française..... 657

§ I. Par qui la prime est-elle due?..... 657
§ II. De la prime stipulée pour un voyage déterminé ou pour une certaine durée de temps..... 659
§ III. A partir de quel moment la prime est-elle due?..... 659
§ IV. De la fixation de la prime..... 661
§ V. De la surprime..... 662
§ VI. Comment se règle l'augmentation de prime stipulée pour le cas de survenance de guerre?..... 663
§ VII. Du mode de paiement de la prime..... 664
§ VIII. Un privilége sur le navire assuré est-il affecté au paiement de la prime?..... 667
§ IX. La prime, dans les assurances sur facultés, est-elle privilégiée?..... 667
§ X. Du règlement du paiement de la prime, en cas de faillite de l'assureur ou de l'assuré..... 669
Législation étrangère..... 671
V. De la réassurance par l'assureur et de l'assurance de la prime... 683
Législation française..... 683
Législation étrangère..... 687
VI. Des obligations de l'assuré; de la réticence et de la fausse déclaration..... 690
Législation française..... 690
§ I. De la réticence et de ses effets..... 692
§ II. De l'obligation de l'assuré de justifier du chargement ainsi que de la valeur de la chose assurée..... 705
§ III. De l'obligation de l'assuré de signifier à l'assureur tous avis de sinistres ou d'avaries..... 708
§ IV. De l'obligation de l'assuré de veiller à la conservation de la chose assurée..... 710
§ V. De l'obligation de l'assuré de se renfermer dans les limites du contrat..... 711
Législation étrangère..... 712
VII. Des risques garantis par l'assureur et des dommages qui ne peuvent tomber à sa charge..... 731
Législation française..... 731
§ I. Des risques à la charge de l'assureur..... 732
1° Tempête, naufrage, échouement..... 733
2° Abordage fortuit..... 734
3° Changement forcé de route, de voyage ou de vaisseau..... 736
4° Jet à la mer..... 737
5° Incendie du navire..... 739
6° Prise du navire..... 741
7° Pillage du navire..... 742
8° Arrêt par ordre de puissance..... 743
9° Déclaration de guerre et représailles..... 744
10° Révolte en mer..... 745
11° Dommages causés par certains animaux ou insectes nuisibles..... 746

12° Dépenses nécessitées par l'intérêt de la conservation de la chose assurée 746
§ II. Des risques non garantis par l'assureur, et de ceux que le contrat peut mettre ou non à sa charge 747
1° Des franchises 747
2° Changements volontaires de route, de voyage ou de vaisseau 755
3° Déchets, diminutions et pertes qui arrivent par le vice propre de la chose 757
4° Perte du navire par son vice propre 761
5° Dommages causés par le fait et faute des propriétaires, affréteurs ou chargeurs 764
6° Baraterie de patron ; abordage par la faute du capitaine. 764
7° Pilotage, touage, lamanage et autres droits imposés sur le navire et les marchandises 769
8° Risques de terre après débarquement 770
9° Dommages causés par le retard dans l'arrivée des marchandises assurées 771
§ III. Du moment où commencent les risques et du moment où ils finissent 771
Législation étrangère 776
VIII. De la nature et de l'objet du délaissement et des cas dans lesquels il a lieu 833
Législation française 833
§ I. Caractères distinctifs de l'action en délaissement et de l'action d'avaries 833
§ II. Des cas de délaissement 837
1° Prise du navire 838
2° Arrêt de prince ; arrêt du gouvernement après le voyage commencé 839
3° Naufrage 840
4° Échouement avec bris 842
5° Innavigabilité absolue 846
6° Innavigabilité relative 849
7° Perte ou détérioration des trois quarts de la chose assurée. 855
8° Défaut de nouvelles 860
9° De certaines restrictions insérées dans les polices, relativement au cas de délaissement 862
§ III. De l'objet du délaissement 865
Législation étrangère 870
IX. Délais, formes et effets du délaissement 889
Législation française 889
§ I. Délais du délaissement 889
§ II. Formes du délaissement 894
§ III. Justifications à la charge de l'assuré, en cas de délaissement. 897
1° Nature et objet des justifications 898
2° Preuve du chargement par le connaissement 899
3° De la clause « que dit être » introduite dans le connaissement, et de ses effets 900

4° De la preuve du chargement par d'autres titres que le connaissement..... 901
5° De la dispense de justifications..... 902
6° Preuve de la perte..... 902
7° Preuve de la valeur de la chose assurée..... 905
§ IV. Du remboursement en cas de délaissement, et du transférement de la propriété à l'assureur..... 906
1° Du paiement de la valeur assurée..... 906
2° De la provision moyennant caution, due par l'assureur à l'assuré..... 907
Législation étrangère..... 912
X. De la classification des avaries, et du jet à la mer..... 944
Législation française..... 944
§ I. Bases de la distinction des avaries communes et des avaries particulières..... 945
§ II. Des avaries communes..... 950
§ III. Des avaries particulières..... 957
§ IV. Du jet à la mer considéré comme avarie commune..... 959
Législation étrangère..... 962
XI. Du règlement des avaries..... 1005
Législation française..... 1005
§ I. De l'action en contribution et de l'action d'avarie..... 1005
§ II. Du règlement de la contribution aux avaries communes et au jet à la mer..... 1014
§ III. Du règlement des avaries particulières sur navire..... 1025
§ IV. Du règlement des avaries particulières sur marchandises. 1028
§ V. Du règlement des dépenses *extraordinaires* faites en cours de voyage..... 1031
§ VI. Du paiement par les assureurs, après règlement des avaries..... 1032
Législation étrangère..... 1034
XII. Des différentes manières dont finit le contrat d'assurance; des prescriptions et des fins de non-recevoir..... 1079
Législation française..... 1079
§ I. Des différentes manières dont finit le contrat d'assurance.. 1079
1° Accomplissement du voyage..... 1080
2° Rupture du voyage commencé..... 1082
3° Inexécution du contrat..... 1082
4° Défaut de risques..... 1082
5° Aggravation des risques..... 1083
6° Fausseté ou inexactitude des déclarations portées dans la police..... 1083
7° Faillite de l'assureur ou de l'assuré..... 1083
§ II. Des prescriptions en droit maritime, et spécialement en matière d'assurances..... 1083
1° Prescription de l'action en délaissement..... 1084
2° Prescription de l'action d'avarie, et généralement de toute action dérivant d'un contrat d'assurance..... 1085
3° De certaines prescriptions annales..... 1086

4° Actes interruptifs de la prescription..... 1091
§ III. De certaines fins de non-recevoir, en matière d'assurances et d'avaries..... 1092
1° Des fins de non-recevoir pour défaut de protestation en cas d'abordage..... 1094
2° Des protestations et constatations d'avaries sur marchandises..... 1097
3° Formes et délais de la protestation, en cas d'avarie des marchandises..... 1101
4° La protestation doit être suivie, dans le mois, d'une demande en justice..... 1103
5° Renonciation aux fins de non-recevoir, et serment décisoire..... 1104
Législation étrangère..... 1105
XIII. Du contrat à la grosse..... 1124
Législation française..... 1124
§ I Définition et caractères du contrat à la grosse..... 1124
§ II. Formes du contrat à la grosse..... 1126
1° Le contrat à la grosse doit être rédigé par écrit..... 1127
2° Le contrat à la grosse énonce le capital prêté et la somme convenue pour le profit maritime..... 1127
3° Les noms du navire et du capitaine..... 1128
4° Les noms du prêteur et de l'emprunteur..... 1128
5° Si le prêt a eu lieu pour un voyage, pour quel voyage et pour quel temps..... 1128
6° L'époque du remboursement..... 1128
7° Les objets affectés au paiement du prix..... 1128
8° Des mentions essentielles à la validité des contrats à la grosse..... 1129
9° De l'enregistrement du contrat à la grosse..... 1129
10° De l'autorisation nécessaire pour que le capitaine contracte un emprunt à la grosse..... 1130
11° L'acte de prêt à la grosse peut être à ordre..... 1131
12° Les emprunts à la grosse sur le fret à faire du navire et sur le profit espéré des marchandises sont prohibés..... 1132
13° Les loyers des gens de mer ne peuvent être affectés à un emprunt à la grosse..... 1133
14° De l'application de la règle *Locus regit actum* au contrat à la grosse..... 1133
§ III. Des personnes qui ont qualité pour emprunter à la grosse. 1134
§ IV. Du profit maritime..... 1137
§ V. De la fraude et de la réticence..... 1140
§ VI. Des risques à la charge du prêteur et de l'étendue des engagements de l'emprunteur..... 1142
1° Des risques à la charge du prêteur et de ceux dont il ne répond pas..... 1142
2° De la libération de l'emprunteur par l'abandon..... 1145
3° De la responsabilité du prêteur, quant aux avaries

particulières..... 1148
4° De la contribution du prêteur aux avaries communes. 1149
5° Des avaries survenues postérieurement à l'emprunt à la grosse..... 1150
§ VII. De la concurrence entre les prêteurs à la grosse et les assureurs..... 115
1° De la situation du prêteur, vis-à-vis de l'emprunteur et de l'assureur..... 1152
2° Du concours entre les différents prêteurs..... 1154
3° Du concours entre prêteurs à la grosse et assureurs.. 1156
§ VIII. Du privilége du prêteur à la grosse..... 1161
§ IX. De l'assurance du capital prêté à la grosse..... 1165
§ X. Des différentes manières dont finit le contrat à la grosse ; de l'action et de la prescription..... 1167
Législation étrangère..... 1170

QUATRIÈME PARTIE.

De la vente volontaire ou forcée des navires; des priviléges et de l'hypothèque maritime.

I. De la vente volontaire ou forcée des navires..... 1228
Législation française..... 1228
§ I. De la vente volontaire des navires..... 1229
§ II. De la vente forcée des navires et des formes de la saisie. 1233
Législation étrangère..... 1241
II. Des priviléges et de l'hypothèque maritime..... 1259
Législation française..... 1259
§ I. Des priviléges..... 1260
1° Classification des priviléges..... 1260
2° De la justification des priviléges..... 1266
3° De l'extinction des priviléges..... 1267
4° De la collocation des créanciers et de la distribution du prix de vente..... 1270
§ II. De l'hypothèque maritime..... 1271
Législation étrangère..... 1296

CINQUIÈME PARTIE.

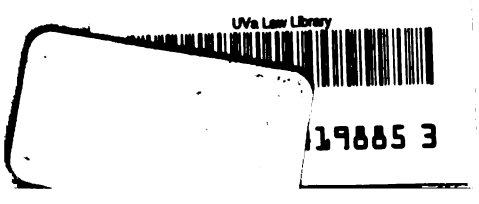
De la compétence et de la procédure commerciale, et spécialement de la procédure maritime.

CHAPITRE UNIQUE..... 1333
Législation française..... 1333
§ I. Règles générales sur la compétence des tribunaux de commerce..... 1334

§ II. De la compétence en matière d'assurances maritimes.... 1345
§ III. De la compétence en matière d'abordage..... 1350
§ IV. De la procédure devant les tribunaux de commerce..... 1353
§ V. De la juridiction des consuls..... 1362
§ VI. De l'application de la règle : *Locus regit actum*..... 1364
Législation étrangère..... 1367

FIN DE LA TABLE DES MATIÈRES.

CORBEIL, typ. et stér. de CRETÉ FILS.


UVa Law Library
19885 3